Nr. 8—9

Cena 2 zł.



POLSKA FLOTA NARODOWA

ORGAN · STOŁECZNEGO · KOMITETU · FLOTY · NARODOWEJ

POLSKA

FLOTA NARODOWA

ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

WYCHODZI 1-GO i 15-GO KAŻDEGO MIESIĄCA

Nr. 8—9. **Warszawa, 1 lipca 1931 r.** **Rok I.**

REDAKTOR NACZELNY: GEN. MARJUSZ ZARUSKI

REDAKTOR: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

TREŚĆ NUMERU:

Okładkę malował art. mal. Edmund John.

PERŁA BAŁTYKU



Wejście do coraz wspanialej rozwijającego się portu Gdyńskiego

SI VIS PACEM — PARA BELLUM

Niezwykle ciężka sytuacja gospodarcza, całego niemal świata, odwraca zupełnie uwagę społeczeństw od zagadnień, które nie są może bezpośrednim wynikiem tej sytuacji, jednak na gruncie wytworzonego stanu znajdują niezwykłe sprzyjające okoliczności rozwoju, a nawet niepokojącego wprost potężnienia.

Gdy z jednej strony wybitni mężowie świata polityczno-ekonomicznego Europy upatrują w ścisłym pacyfiźmie główny środek uleczenia sytuacji gospodarczej i wszystkie swe wysiłki w tym kierunku rezerwują aż do koncepcji europejskich Stanów Zjednoczonych — z drugiej, mimo wszystko, zarysowuje się coraz wyraźniej widmo zbrojnych rozpraw między narodami. —

W poprzednim numerze „Floty Narodowej", na tem miejscu, zajmowaliśmy się słynnym memorjałem Groenera, z którego jasno, wyraźnie i bez osłonek spogląda ku Polsce żądza niemieckiego odwetu. — Naród ten, mimo, że przeżywa niezwykle ostry kryzys gospodarczy, mimo, że bezrobotnych przysparza mu każdy niemal dzień — naród, który, jak twierdzi, nie jest w stanie w obecnej chwili regulować swych zobowiązań międzynarodowych — dość łatwo zbiera w swym kraju kilkadziesiąt miljonów marek rocznie na zbrojenia na morzu, lądzie i w powietrzu. Szczególniej charakterystyczne są zbrojenia niemieckie na morzu, gdyż są one niejako obejściem postanowień Traktatu Wersalskiego i to obejściem o pozorach zupełnej legalności.

Pancernik „Deutschland" jest tylko zwiastunem realizowania się planów niemieckich. Okręt ten rozpoczyna serję innych jednostek, które Niemcy postanowiły wybudować. Jak dalece plan ten jest groźny specjalnie dla nas, najlepiej charakteryzuje fakt, że już dziś „Deutschland" zapewnia Niemcom poważną przewagę bojową dla większości państw bałtyckich.

Czego należy się spodziewać z tej strony, zbędnem jest już mówić — wszyscy to wiemy dokładnie i jeśli przyjęłoby się nawet tak fantastyczną hipotezę, że Niemcy przy pierwszej sprzyjającej okoliczności nie zaatakują Polski bezpośrednio, to jednak jeszcze nie należy zapominać, że zbroją się nietylko one — zbroi się cały świat.

Od czasów wojny światowej Sowiety pomnożyły stan swych zbrojeń o 200 proc. Italja o 30, Stany Zjednoczone o 28, Francja o 110!

Tak intensywna troska o siły zbrojne musi wywoływać atmosferę dynamitową i w ośrodek poczynań wciągać nawet te państwa, które może w innych warunkach nie zdecydowałyby się na ustawiczne powiększanie swych sił obronnych i zaczepnych.

Jak już wspomniałem wyżej, obecna sytuacja gospodarcza przy pewnych, zupełnie możliwych, powikłaniach doprowadzić może do zbrojnego wystąpienia tego, czy innego państwa. Sieć zaś traktatów i umów międzynarodowych jest tego rodzaju, że nie do pomyślenia jest konflikt między dwoma tylko narodami — musi on pociągnąć za sobą dalsze wystąpienia, a stąd już krok tylko jeden do nowej światowej zawieruchy.

Jak wyglądają w tym stanie rzeczy sprawy polskie? — Pytanie to nie powinno być tajemnicze ani dla jednego Polaka.

Nasza armja lądowa i jej ekwipunek stoją na wysokości zadania i nie wiele jest tu jeszcze do zrobienia. Flota powietrzna pozostawia sporo do życzenia, przedewszystkiem sprawa jej rozbudowy, lecz za to na morzu jesteśmy niemowlęco słabi, nie istniejemy prawie.



Trzy łodzie podwodne i dwa kontrtorpedowce, to wysiłek na jaki się Polska do tej pory zdobyła, bo reszta naszej floty wojennej — powiedzmy sobie szczerze — przedstawia jedynie wartość ćwiczebną, szkolną.

Niejednokrotnie już mówiło się o tem, że skarb państwa własnym wysiłkiem floty morskiej, przystosowanej do koniecznych potrzeb kraju, rozbudować nie może i że obowiązek ten w znacznej mierze ciąży na sumieniu społeczeństwa. Niejednokrotnie udawadniało się niezbicie, czarno na białem, że jeśli nie będziemy tak rozbudowanej floty wojennej posiadali — gwarancje bezpieczeństwa naszych granic, a nawet samodzielności państwowej redukują się do minimum, a groza nowej katastrofy dziejowej nabiera dla naszego narodu symptomów ziszczalności.

Jak się bronić? — Oto podniosły się głosy, że o ile społeczeństwo polskie samorzutnie nie sprosta patrjotyzmowi społeczeństwa niemieckiego i nie obudzi w sobie jego ofiarności na cel rozbudowy marynarki wojennej, trzeba będzie do różańca różnych podatków dopisać jeszcze jeden: podatek na rzecz obrony granic morskich.

Byłaby to niezwykle smutna ewentualność, ale niestety konieczna.

Trzeba jednak żywić pełną nadzieję, że mimo zuborzenia, mimo niezwykle ciężkiej sytuacji gospodarczej — społeczeństwo które wolą swego parlamentu powołało do życia Komitet Floty Narodowej — zdaje sobie dokładnie sprawę z ważności zagadnienia i nie tylko nie osłabnie w swej ofiarności, lecz właśnie w tych nieszczególnych warunkach bytu, powodujących pośrednio aktualność zbrojeń — wzmoże swą hojność i intensywnie zasilać będzie kasy Komitetu, którego właśnie celem jest troska o rozbudowę gwarantki naszej niepodległości — marynarki wojennej. —

ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

KASZUBI

Wyraźne dane archeologiczne i historyczne zdaniem naszego antropologa, prof. K. Stołyhwy, pozwalają przypuszczać, że „centrum promieniowania jasnego krótkogłowca znajdowało się prawdopodobnie w północnej części Europy Środkowej, t. j. na terenie odpowiadającym siedzibie dawnych słowian, którzy następnie zostali zgermanizowani". Wskazywałoby to, że dzisiejsze Niemmcy Północne, aż po Berlin, w czasach przedhistorycznych zasilone zostały właśnie typem tego jasnego krótkogłowca słowiańskiego, który i dla przyszłej ludności Polski stał się podstawowym typem antropologicznym.

Dotychczasowe powojenne badania antropologiczne pozwalają wnosić, że typ ten stanowi właśnie znaczny odsetek śród ludności Pomorza, zasilonej również przez typ nordyjski (mniej krótkogłowy).

Dziwnym zdaje się fakt, że podczas kiedy już większość ludności kuli ziemskiej została obmierzona i skwalifikowana pod względem antropologicznym — niewielka zaledwie połać, znajdująca się w centrum Europy a zamieszkiwana przez Kaszubów, —do ostatnich chwil trwania okupacji niemieckiej nie była przy tych badaniach brana w rachubę. Zjawisko to tem wyda się nam znamienniejszem, gdy podkreślimy fakt, że jeden z naszych znakomitych antropologów, prof. K. Stołyhwo, usiłował jeszcze przed wojną zająć się pomiarami antropologicznemi Kaszubów i nie uczynił tego jedynie ze względu na wyraźny sprzeciw władz niemieckich, które... pomiarów tych dokonywały przecież systematycznie przy werbowaniu rekruta. Snadź zbieranie i ogłaszanie tych wiadomości przez bezstronnych ludzi nauki nie było pożądane dla podjętej ze względów politycznych a forsownie przeprowadzanej sprawy wynaradawiania Kaszubów. Wojskowe władze niemieckie dawno już skonstatowały ten przykry a niezaprzeczalny fakt, że Kaszubi są pochodzenia słowiańskiego i należą do prahistorycznej grupy pomorzan, co przewidując, prof. Stołyhwo, niebacznie chciał oddać „niedźwiedzią przysługę"... nauce niemieckiej, skłonnej ze względów politycznych tej sprawy nie poruszać.

Tak więc — oznajmia profesor Stołyhwo — musiałem zamiary swoje odłożyć na lepszą przyszłość i dopiero po wojnie światowej i po włączeniu zpowrotem Pomorza do Rzeczypospolitej Polskiej, wybrałem się na teren zamieszkały przez Kaszubów, by przeprowadzić badania nad tą grupą słowiańską, najmniej znaną pod względem jej charakteru antropologicznego".

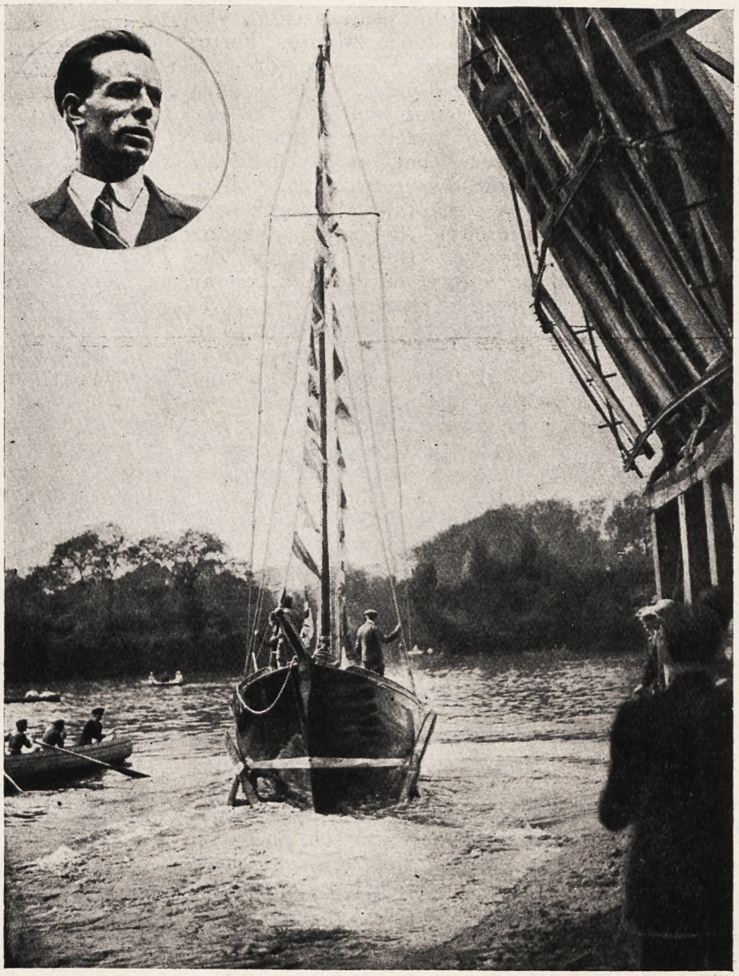
A jakkolwiek badań swych, opartych na obmierzaniu około 900 osobników, Stołyhwo jeszcze nie ogłosił, nie wacha się dziś już twierdzić, jak to zaznaczył wyżej, że Kaszubi są grupą słowiańską, gdzie na pierwszy plan zdaje się wysuwać typ jasnowłosego i niebieskookiego krótkogłowca o szerokiej twarzy i miernym wzroście — typ tak wyraźnie występujący i w innych częściach Polski.

Również i badania antropologiczne prof. Talko-Hryncewicza („Kaszubi jako grupa antropologiczna" Kraków 1925) potwierdzają obserwację Stołyhwy. Dzieli on Kaszubów na dwa typy: krępego szatyna krótkogłowego i mniej krótkogłowy, jaśniejszy typ o wiotkiej budowie, twierdząc, że „pomimo znacznej metyzacji w typach tych można znaleźć pierwiastki, które w pierwszym zdają się przypominać typ południowy małopolski i góralski, w drugim zaś cechy typu północnego, rasy północnej".

Z obserwacji tych niezbicie wypływa wniosek, że typ posiadający cechy słowiańskie jest osnową podłoża rasowego śród Kaszubów. Drobne odchylenia od tego typu wskazują raczej na okresowe infiltracje północnych, czy południowych elementów rasowych.

Jednym z najważniejszych czynników, określających przynależność plemienną — jest mowa.

I tu również, kiedy chodzi o zakwalifikowanie plemienne Kaszubów, usiłowania naukowców niemieckich (doktór Lorenz, pro-



Allain Gerbault, słynny „samotny żeglarz" zbudował nowy jacht: „Firecrest II", na którym znów wyrusza na włóczęgę po morzach

fesor Kossina) nie mogących dowodnie wykazać, że mowa kaszubska, poza zniekształcającemi ją naleciałościami z języka niemieckiego w okresie niewoli w jakikolwiek inny sposób związana jest z niemczyzną — zdążają do podkreślenia jej odrębności od polszczyzny.

To doszukiwanie się w gwarach kaszubskich osobnego języka pomorskiego mimowoli nasuwa radę pod adresem tendencyjnych naukowców niemieckich, aby tej metody zechcieli użyć również i w stosunku do setki zgórą gwar niemieckich, a więc znaleźć w Niemczech sto odrębnych narodowości, do czego zresztą będą mieli więcej racji naukowych, zważywszy, że ludność Rzeszy Niemieckiej jest dowodnie nader różnego pochodzenia etnicznego (Germanie, Celto-Romanie, Słowianie od Łaby i Sały, Bałtowie, Litwini i inni).

Co się tyczy Kaszubów, to dzięki źródłowym badaniom naszych językoznawców udało się niezbicie ustalić, że dzisiejsze gwary kaszubskie są pochodzenia późniejszego, niż to chcieliby widzieć lingwiści niemieccy, oraz, że noszą na sobie jedynie charakter djalektyczno-gwarowy. Ludność kaszubska po ukształtowaniu się Państwa Polskiego nie brała udziału w urabianiu języka literackiego, a mowa jej jakby przechowała w stanie nienaruszonym i skondensowanym wszystkie pierwotne właściwości macierzyste. Dlatego też z dużą słusznością profesor Boudouin de Courtenay wyraził się, że kaszubszczyzna jest bardziej polska, niż polszczyzna sama. Dla profesora J. Rozwadowskiego pytanie, czy narzecza kaszubsko - słowiańskie łączą się z polskiemi w jedną genetyczną całość, jest stanowczo załatwione w sensie twierdzącym. Zaś profesor Brückner ma dla tendencyjnych filologów niemieckich jedynie słowa ironicznego ubolewania nad ich rzekomo bezstronną naukowością.

Należy się też spodziewać, że pseudo-naukowym dociekaniom niemieckim położą wreszcie koniec źródłowe prace profesora Mikołaja Rudnickiego (Przyczynki do gramatyki i słownika narzecza słowiańskiego. Karaków; Slavia occidentalis i inne). Niepozostawiające w tem zagadnieniu nietylko żadnych wątpliwości, ale nawet najdrobniejszych luk, nadających się do wbijania klinów niemieckiej naukowości.

Wreszcie i zabytki kultury materjalnej, społecznej i duchowej, zgodnie z poprzedniemi dowodami, stwierdzają należność kaszubów do jednej wspólnej rodziny ludów pomorskich (Pomorzan, Polan i Mazowszan), osiadłych jeszcze około roku 2000-ego przed narodzeniem Chrystusa na terenie Polski, dziś mocno już uszczuplonej przez zaborczość Germanów.

Podkreślić tu należy za prof. Józefem Kostrzewskim i doktorem Adamem Fiszerem, że zabytki kultury przedhistorycznej (epoka kamienna, bronzowa i żelazna) jakoteż zjawiska etnograficzne, jak sposoby prowadzenia rybołóstwa, hodowla zwierząt, bartnictwo (kłada), rolnictwo (drewniana socha i pług), obróbka surowców (bursztyniarstwo, koszykarstwo, przędzenie lnu, budownictwo chat z podsieniami), garncarstwo (ceramika), obrzędy weselne (swaty), pogrzebowe (przesądy), zwyczaje doroczne (kolendy, szopka, zapusty, Zielone Święta, okrężne), zabobony, (wiara w demony, czary), lecznictwo (puszczanie krwi, zapuszczanie kołtuna), a wreszcie i sztuka ludowa (pieśni, widowiska dramatyczne i zdobnictwo), muzyka (instrumenty), gry i zabawy oraz tańce — wszystkie te przejawy kultury materjalnej, społecznej i duchowej są mutatis mutandis jedynie powtórzeniem tychże przejawów przestrzeganych od prahistorycznych czasów i na innych terenach Polski. A chociaż wpływy germańskie działały najsilniej na teren przymorza, zajmowany przez Kaszubów, to jednak nie zdołały wypaczyć istoty słowiańskiej duszy kaszubskiej.

Ilość tych niezaprzeczalnych dowodów da się z oczywistością powiększyć jeszcze przez nazwy geograficzne, których pochodzenie polskie wykazały takie auterytety w tej gałęzi nauki, jak Mikołaj Rudnicki, Brückner, J. Rozwadowski a nawet prawdziwie bezstronni pisarze niemieccy jak Buesching, Berghaus, Gotthelf i inni którym powaga zawodu nie pozwoliła skrzywić rezultatów ich badań na rzecz politycznych tendencji państwa niemieckiego.

* * *

Przytoczyliśmy tu zaledwie tylko w nagłówkach dane nauki, ustalające wystarczająco fakt, że Kaszubi są szczątkiem Pomorzan, którzy zajmowali ongiś krainę położoną na północ od Polan po za błotnistą Notecią, a ciągnącą się ku piaszczystym brzegom Bałtyku.

Ci to właśnie Kaszubi mieszkają prawie w całości na obszarze województwa pomorskiego oraz na znacznej części terytorjum Wolnego Miasta Gdańska. Pod panowaniem niemieckiem ludność kaszubska znajduje się w powiatach Słupskim, Lęborskim i Bytomskim oraz we wschodnim pasie powiatu Człuchowskiego — nad granicą polsko-niemiecką — sięgającym na południu aż do Brdy pod Sępolnem.

Z przedstawicielami tych Kaszubów, zdających sobie doskonale sprawę z łączącej ich więzi plemiennej z resztą ludności polskiej, spotyka się nasz czytelnik wszędzie nad polskiem wybrzeżem Bałtyku. Jest to ludność rybacka, która od niepamiętnych czasów w charakterze marynarzy zasilała żeglugę morską, dziś zaś stanowi poważną część kontyngentu naszej marynarki zarówno wojennej jak i handlowej — a czyni to nie bez dumy narodowej, czego nie można było powiedzieć o Kaszubach wtedy, kiedy pod banderą niemiecką przemierzali dalekie morza i oceany.

Bliższe przyjrzenie się Kaszubom, a zwłaszcza ściślejsze obcowanie z nimi przekona polskiego podróżnika, że ma tu do czynienia z typem mocnym i nieustępliwym acz ciągle jeszcze nieufnym, skrytym i małomównym, z człowiekiem, którego cechuje wygórowane częstokroć przeświadczenie o jego roli w historji odrodzenia Polski, człowiekiem o wrażliwej ambicji, podejrzliwości i o głęboko zasiedziałem poczuciu niedocenianej w nim wartości narodowej.

Są to cechy, które istniejąc współrzędnie ze znaczną dozą prymitywnej dobroduszności, charakteryzują człowieka zapoznanego, jednostkę narodową raczej bierną w swym uporze plemiennym i przez to nie wyróżnianą tak, jakby na to zasługiwała istotnie, Kaszubi, odcięci od Macierzy, nie brali nigdy udziału w życiu powstań narodowych, nie przyczyniali się do rozwoju kultury polskiej, nie organizowali wreszcie Państwa Polskiego. Posłużyli raczej za rodzimy materjał do rozbudowy Rzeczypospolitej w jej granicach etnograficznych. Rola ich ograniczyła się do milczącego zaznaczenia: jesteśmy, my — kaszubi, związani z Polską wspólnotą plemienną, językiem, religją i obyczajem. Nie uroniliśmy z tej spuścizny po wspólnych naszych przodkach — niczego, a dzieło rozwoju kultury które Polacy po długotrwałej niewoli wnoszą do łącznej skarbnicy narodu wolnego, jest nam... niestety obce. Nie z naszej winy, bo odcięci, zakneblowani i prześladowani nie mogliśmy uczynić nic, albo zgoła niewiele tylko, co postawiłoby nas na stopie kultury równorzędnej z resztą ludności polskiej. Nie posiadamy prawie

inteligencji, bo w twardej walce o utrzymanie status quo naszego posiadania terytorjalnego z przed okresu niewoli — ten, kto z nas wysunął się ze wsi rodzimej do miast niemieckich porwany został i wchłonięty w jarzmo obcej kultury i cywilizacji. Jako rolnicy i wyrobnicy jeno przetrwaliśmy na zagonie polskim, nie mogąc panować moralnie i kulturalnie nad tym przyrostem naszych rodzin, który zagon ojczysty dla tych lub innych powodów opuszczał.

Ten oto stan wprawił Kaszubów w niedowierzające zażenowanie w obliczu odradzającej się Polski, którą czasu niewoli w sercach i umysłach jedynie jako legendę, jako moralną opiekunkę i pocieszycielkę w niedoli — niestety pozbawioną cech rzeczywistości nosił.

Ucieleśnienie się tego wyobrażenia o Polsce zrobiło na kaszubach wrażenie oszałamiające. W dodatku zaś ideał przybierający na siebie postać cielesną, musiał wzbudzić pewne zastrzeżenia, a nawet stan rezerwy, z którego też nie omieszkali skorzystać Niemcy dla celów swojej propagandy na kaszubach. Rzecz zrozumiała jednak, że bieg naszego życia państwowego wiele wygładził już tych chropowatości, a niedaleka przyszłość, która wprowadzi do życia zastępy inteligencji kaszubskiej, wychowanej już w szkołach polskich, wpłynie na usunięcie nieufności i zażenowania tych ludzi pierwotnych i zaściankowych, a przychodzących jakby z dalekiej naszej przeszłości — oraz przyczyni się do wytworzenia jednolitej spoistości społecznej i kulturalnej z resztą ludności.

Z tych bowiem zastępów odwiecznych autochtonów naszego wybrzeża morskiego, Polska rekrutować musi załogę dla potężnej polskiej floty wojennej i handlowej oraz fachowe siły dla rozwijających się portów — a w polskości kaszubów posiadać jedną z niezaprzecznych racji swego oparcia się o Bałtyk.

Nie pomogą tu ani „naukowe“ wywody wywody niemieckie, ani podziemny posiew separatyzmu, ani pieniądze Rzeszy, ani obietnice powrotu przedwojennego ciemiężcy.

Bo, jak powiadają Kaszubi: „Nie ma Kaszub bez Polsci, A Polsci bez Kaszub“.



Krążowniki niemieckie w Kielu

TRAGEDJA ANGIELSKIEJ ŁODZI PODWODNEJ

Jak już wiadomo z doniesień prasy codziennej, dnia 9 czerwca r. b., o godz. 12.45 w południe w odległości 21 mil na północ od Wei-Hai-Wei wydarzyła się na wodach chińskich fatalna w swych skutkach katastrofa. Angielska łódź podwodna „Poseidon“ zderzyła się z parowcem chińskim „Yuta“. Wiadomo, że łódź zatonęła na głębokości 120 stóp i, że dla załogi, która składała się z 51 osób, katastrofa skończyła się dość szczęśliwie, jeśli można użyć tego określenia wobec śmierci 18 ludzi z pośród załogi „Poseidona“. Reszta zdołała się uratować przy pomocy t. zw. sztucznych płuc, które stanowią treść aparatów ratowniczych systemu Davisa.

Pogrążeni w łodzi marynarze uciekli w trakcie opadania łodzi, lub z dna morskiego, w kilku odstępach czasu przez otwarcie klap hermetycznych.

Na powierzchni wody ukazali się najpóźniej, bo po trzech godzinach i 15 minutach po katastrofie — ostatni czterej z załogi „Poseidona“. Śmierć w zatopionej łodzi na dnie morza znalazło jednak 18 ludzi.

Łódź podwodna „Poseidon“ należy do t. zw. klasy „P“ flotylli łodzi podwodnych z programu rozbudowy marynarki brytyjskiej przyjętego w r. 1927, a więc najnowszego i wykończonego latem r. 1928.



Program morski, o którym mowa, przewiduje budowę 6 łodzi tej klasy. „Poseidon“ jest jedną z 4 łodzi już wybudowanych, a 3 inne statki siostrzane to „Perseus“, „Proteus“ i „Pandorra“. Wszystkie produkcji znanych stoczni angielskich Vickers-Armstrong.

Zapewne tylko dziwnemu zbiegowi okoliczności przypisać należy, że wszystkie 4 łodzie prześladują wypadki, w których wrażliwość marynarska widzi fatum. Dość, że gdy w grudniu r. ub. „Perseus“, „Proteus“ i „Pandorra“ wyruszyły z Portsmouth poraz pierwszy w poruczoną sobie podróż na wody chińskie, już w cieśninie Gibraltarskiej, dnia 16 grudnia 1930 r. „Pandorra“ zderzyła się z „Proteusem“ a „Perseus“ uszkodził sobie w drodze przez cieśninę lewy bok pogrążony w wodzie. Statki musiały zawinąć natychmiast do Gibraltaru, gdzie poddano je rewizji i naprawie.

Na szczęście, wypadku z ludźmi nie było.

„Poseidon“ otrzymał pierwszą komisję w Barrow 20 marca 1930 r. Statek odszedł na wody chińskie pod dowództwem komandora B. W. Galpina. Nazwiska innych oficerów brzmią: C. W. Greening, N. W. Fischer, R. T. Shaw i W. C. Richards.

Pojemność „Poseidona“ w części nadwodnej wynosi 1.570 ton a w części zanurzonej — 2.000 ton. Łodzie podwodne tego typu należą obecnie do klasy największych i najlepiej urządzonych i uzbrojonych jednostek bojowych floty brytyjskiej.

Uzbrojenie artyleryjskie „Poseidona“ stanowi jedna armata szybkostrzelna kalibru 4-calowego i 8 sztuk 21-calowych luf torpedowych.

„Poseidon“ spuszczony został na wodę w Barrow, 21 czerwca r. 1929. Statek otrzymał wówczas wężową nazwę „Pythona“.

Nazwa statku źle została przyjęta przez wilków morskich, nie żywiących przekonania do terminów „gadzinowych“.

W Anglji nie tracą jednak nadziei, że „Poseidon“ po wydobyciu z mułu dna morskiego, zasłuży się jeszcze dobrze swej ojczyźnie.

Żołądek olbrzyma słonych wód

Nie wielu zapewne podróżnikom morskim wiadomo dokładniej, jakie to ilości artykułów żywnościowych zabiera w drogę parowiec oceaniczny. Dokładne pod tym względem cyfry podał ostatnio olbrzymi okręt atlantycki „Europa“, należący do północnego Lloydu niemieckiego. Okazuje się, że olbrzym ten utrzymujący stałą komunikację między Bremą i Nowym Jorkiem pochłania ilości rekordowe, a więc: 46.000 ft. świeżego mięsa, 20.000 konserw mieszanych, 10.000 ft. kiełbas niemieckich, parówek ect.; 1.500 ft. drobiu, 3.000 ft. dziczyzny; 2.700 funtów świeżych ryb i innych produktów morskich, 1.400 puszek konserw rybnych; 3.800 ft. jarzyn, 200 puszek grzybów, 2.100 puszek owoców, 1.400 ft. kapusty kwaszonej, 1.700 ft. mąki, 12.500 ft. cukru, kawy, kakao i herbaty, 9.000 ft. masła i innych tłuszczów, 14.000 ft. mleka i śmietanki, 2.500 ft. sera, 7.700 ft. lodów deserowych i 200.000 ft. jaj, tudzież cały rezerwoar wody słodkiej, wreszcie olbrzymie składy drzewa, węgla, nafty, benzyny, olejów i smarów.

Komunikacja lotniczo-morska

Francuski parowiec oceaniczny, „Ile de France“ należący do Towarzystwa Okrętowego „The French Line“, stosuje z powodzeniem komunikację mieszaną pocztowo-pasażerską. U obu końców podróży — z miejsca odległego o 24 godziny podróży okrętu, startuje przy pomocy katapulty hydroplan, skracając w ten sposób podróż między Europą i Ameryką. Jeśli chodzi o pocztę, a w niektórych wypadkach i o pasażerów skraca się w ten sposób podróż o całą dobę.

Katastrofalny wybuch na okręcie

Przed kilkunastu dniami wydarzyła się w porcie Hamilton na wyspach Bermudzkich, fatalna w skutkach katastrofa: na olbrzymim okręcie atlantyckim, 19.000 tonowym statku „Bermuda“, pędzonym motorami Diesla nastąpił wybuch.

W jednej chwili olbrzymi okręt objęły płomienie. Szczęśliwą okolicznością w tym tragicznym wypadku było, że katastrofa pożaru nastąpiła na krótko przed otwarciem pomostów dla przyjęcia około 400 pasażerów, którzy mieli odbyć wycieczkę do Nowego Jorku.

Na palącym się statku powstał zamęt nieopisany: uruchomiono wszystkie gaśnice i pompy, otwarto hydranty, aby ogień zlokalizować i stłumić. Z Hamilton przybyły wszystkie oddziały straży, tudzież ogromne monstrum stalowe, broniące wybrzeży od pożaru, t. zw. okręt przeciwpożarowy. „Bermuda“ znalazła się pod strumieniami wody. Mimo to, ogień trwał przeszło 3 godziny i zniszczył połowę nadwodnej części okrętu, która — zalana wodą — zaczęła pogrążać się w morze i opadła sterem na dno, na szczęście nie dość w tem miejscu portu głębokie.

W akcji gaszenia pożaru czynna była cała załoga „Bermudy“, składająca się z 300 ludzi. Z palącej się części tylnej statku wyciągnięto dwoje zwęglonych zwłok: fryzjera okrętowego — 38-letniego Percy Heleme i prawdopodobnie jednego z robotników portowych, transportujących towary, nieznanego nazwiska. Poza temi ofiarami, wskutek poparzenia zmarło dwu strażaków z pośród 60 mniej lub ciężej poparzonych i odwiezionych do szpitali.

Władze angielskie wydały zarządzenie przeciągnięcia zniszczonego okrętu do doku w Hamilton, o ile to się okaże możliwe i praktyczne.

„Bermuda“ była jednym z najpiękniejszych i najwygodniej urządzonych okrętów motorowych, kursujących na tej linji. Niefortunna wycieczka do Nowego Jorku udała się następnego dnia, t. j. 24 czerwca na parowcu „Pan—America“ bez dalszych już przeszkód.

Zawiedzione nadzieje ubezpieczeniowe

Zatopiony keth miał znaleźć pieniądze

Jedną z rzadkich spraw rozpatrywał sąd morski w dzielnicy Westminster w Londynie. Była to sprawa tajemniczego zatonięcia ketchu motorowego „X. L.“ w zatoce Firth-of Clyde. Ketch ten był własnością kpt. Williama Stockosa z Weston—Super—Mare i przedstawiał wartość nieco ponad 130 ft. szterl. Ale statek ubezpieczony był na 600 ft. szt.

Ta „drobna okoliczność“ dała jednak sądowi dużo do myślenia, tembardziej, że właściciel zatopionego statku niechętnie rozwodził się na temat przyczyny wypadku, podając w sposób dość mętny, że statek stojący na kotwicy porwały fale podczas odpływu i zalały. Właściciel zeznał następnie, że w dniu wypadku był chory a opiekę nad ketchem zdał kpt. De Goff'owi. Sąd, nie mając wyraźnych dowodów winy obu panów rozmyślnego działania na szkodę Towarzystwa ubezpieczeniowego z chęcią zysku, uznał ich jednak winnymi lekkomyślnego, samowolnie pozostawionego statku bez należytego zabezpieczenia, zwolnił Towarzystwo ubezpieczeniowe od wypłaty 600 ft. szterl. i zasądził od p. Stockesa 20 ft. grzywny i kosztów procesu.

W motywach sąd oparł się na rzecznictwie ekspertów, którzy stwierdzili ponad wszelką wątpliwość, nieprawdopodobieństwo porwania statku i uprowadzenia go w morze w sposób niewidoczny dla dość ruchliwej zatoki o każdej porze. Zresztą właściciele statku nie umieli wskazać miejsca, w którem ketch stał na kotwicy i gdzie rzeczywiście zatonął.

„ZDRÓJ“

Pierwsza w Gdyni Fabryka Wód Mineralnych i Hurtownia Piwa J. Pniewski ul. 10 lutego tel. 18-02.

Godnym uznania jest właściciel powyższej firmy pan I. Pniewski który wytężoną pracą oraz sprężystością zdołał w przeciągu 10 lat wyprzeć konkurencję niemiecką.

Zaczął z własnoręcznego rozwożenia wód mineralnych wytwarzanych w „fabryce“ nadającej się dziś raczej do muzeum. Dziś ta sama fabryka posiada najnowocześniejsze urządzenia, wytwarzając przeciętnie 3000 — 5000 butelek dziennie.

Pan Pniewski wdzięcznym jest Bankowi Gospodarstwa Krajowego, który w miarę możności udzielał firmie kredytów.

Z WIZYTĄ U PIERWSZEJ POLSKIEJ ŁODZI PODWODNEJ

W niedługim już czasie polska flota wojenna wzbogaci się o cztery nowoczesne jednostki bojowe, które stanowić będą w razie potrzeby potężną pomoc dla obrony wybrzeża.

Mniejwięcej w połowie lipca r. b. odejdą z Cherbourga do Gdyni trzy polskie łodzie podwodne: „Wilk" (dowódca — kpt. Aleksander Mohuczy), „Ryś" (dowódca — kpt. Szystowski) i „Żbik" (dowódca — komandor podporucznik Slawski).

Nieco później zawita do naszego portu wojennego w Gdyni „rodzony brat" „Wichra" — kontrtorpedowiec „Burza" (dowódca —komandor ppor. Solerbiński) przechodzący obecnie dragą próbę maszyn w Cherbourgu.

„Burzę" wybudowała ta sama stocznia — Chomitiers Navals Français w Caèn, która budowała „Wichra" i łódź podwodną „Żbik".

Łódź podwodną „Ryś" wybudowała stocznia Chomtiers de la Loire w Nantes.

Wszystkie trzy łodzie podwodne znajdują się obecnie w Cherbourgu. gdzie odbywają ostatnie próby żeglowania i przygotowują się do rejsu Cherbourg - Gdynia.

Nasz współpracownik — red. Tadeusz Grabowski bawił przed niedawnym czasem w Hawrze gdzie zwiedzał stocznie Augustin N'ormand'a w której wówczas budowała się pierwsza polska łódź podwodna „Wilk".

Oto garść spostrzeżeń i wspomnień z tej interesującej wizyty barwnie opowiedzianych przez red. T. Grabowskiego.



Borowanie dziur i zakładanie nitów w pancerzu łodzi podwodnej

Ranek wstał piękny, czysty, słoneczny. Z portu dochodził gwar i zgiełk, ryk syren i gwizdy okrętów, gdym wchodził w progi wspaniałego, nowego biura doków Augustin Normand'a, przy Boulevard François I.

W biurze zastaję komandora Stanisława Kamieńskiego, który z ramienia Ministerstwa Spraw Wojskowych kontroluje plany i stan robót prowadzonych w dokach Hawru i Caen.



Dziób „Wilka" — Na pomoście stoi red. T. Grabowski

Sympatyczny marynarz ślęczy właśnie nad jakiemiś skomplikowanemi planami.

Legitymuję się różnymi papierami — formalności stało się zadość.

Gawędząc, ruszamy do portu, w dół bulwaru François I, potem Quai de Southampton — ulicą ciągnącą się wzdłuż starego portu.

Po wodach avant-portu krążą setki mniejszych i większych żaglówek, parowców oraz kutrów rybackich, żaglowych i motorowych.

Właśnie odbija od brzegu niewielki statek, wiozący publiczność i towary do słynnych miejscowości kąpielowych Trouville i Deauville — gdzie zbiera się o tej porze magnaterja świata.

Zdala, po drugiej stronie avant-portu, świecą bielą ścian swych kabin potężne, wielopiętrowe transatlantyki o pojemności 12—20 tysięcy tonn każdy. Potężne potwory ze stali i drzewa, przy których człowiek wygląda, jak mrówka przy słoniu.

A jednak ta mała mrówka, dzięki swemu mózgowi, potrafiła wybudować ten kolos, włada nim i kieruje...

Przechodzimy przez najruchliwsze dzielnice portowe obok wielkich basenów. Gwar, ruch olbrzymi. Komunikacja głównie autami. Pieszych bardzo niewielu, zato przez jezdnię przewija się legjon rowerzystów. Wszyscy robotnicy tutejsi używają tej taniej i szybkiej komunikacji.

W wąskich i ciasnych, to znów nadmiernie szerokich, w stosunku do wysokości domów, uliczkach, spotkać można marynarzy dwudziestu narodowości. Leniwym krokiem snują się po nadbrzeżu żółci Chińczycy, skośnoocy, bledsi od nich Japończycy.

Na wąskich ulicach pełno czarnych jak heban murzynów z kę-



Przednia część „Wilka" montowanego w Hawrze

dzierżawemi czuprynami. Ciekawie zaglądają do barów, winiarni i sklepików z „nowościami". Trafiają się i Hindusi w barwnych zawojach na głowie, w luźne „koszule" ubrani. Kręcą się tłumy mulatów o zgrabnej, szczupłej budowie.

A poza tą kolorową mieszaniną, ciżba międzynarodowych białych marynarzy w niebieskich, zgrzebnych bluzach i różnorodnych czapeczkach na głowie.

Dotarliśmy wreszcie do Bassin de la Citadelle, przy którym znajduje się jedna ze stoczni wielkiego przedsiębiorstwa B-ci Normamnd'ów, mających - podobnie jak ich ojciec, którego pomnik stoi na jednym z głównych placów Hawru, i dziad - obficie i chlubnie zapisane karty w historji rozwoju tego niezwykle ruchliwego i świetnie zorganizowanego portu.

Wchodzimy na stocznię. Wielka, żelbetonowa hala wypełniona przeróżnemi maszynami pomocniczemi, obrabiarkami, kuźniami, ślusarniami i t. p. Robotnicy zwijają się jak w ukropie — Francuz nie lubi płacić za „spacerowanie". Zachodzimy do biura, zakładamy kitle, gdyż wszedzie tu dotknąć można przedmiotów powalanych smarami i oliwą.

Na burcie zastajemy, okutanego w szary kitel, dowódcę pierwszej łodzi podwodnej — kapitana Aleksadra Mochuczego, który od wczesnego ranka do późnego wieczora dozoruje pracy, śledzi za jej postępem i przygląda się dokładności wykonania.

Komandor Kamieński informuje mnie uprzejmie:

— Pierwsza polska łódź podwodna „Wilk", podobnie jak jej siostrzyce„ Żbik" — budowany w Caen i „Ryś"—budowany w Nantes — ma długość 77,95 mtr., szeroka jest 5,45 mtr., zanurza się „w stanie nadwodnym" 4,75 mtr., pojemności ma 1.550 ton rej. brutto, szybkość nad wodą 9 węzłów (około 17 km.) pod wodą 5 węzłów (około 9 km.) na godzinę...

Pędzę po kamiennym randzie doku, oglądając to cudo ludzkiej techniki. Nie mogę zrozumieć tylko jednej rzeczy; dlaczego to się naazywa „łódź"? Myślałem, że to będzie ot taka sobie duża łódeczka, a to jest przecież cały okręt i to okręt dość potężny. A „Wilk" nie należy do łodzi największych, jego wymiary leżą w granicach statków podwodnych średniej wielkości.

Chodzę po wybrzeżu, oglądam łódź z boku, z przodu, z tyłu. Kształt ma prześliczny — wysmukła, podobna do długiego cygara, zakończonego z tyłu oryginalnym, zabawnym wachlarzem stalowym, chroniącym śrubę od niepożądanych zetknięć.

Wchodzimy po kładce na pomost łodzi. Czuję wzruszenie, które mnie chwyta za serce. Oto stąpam sobie, jak gdyby nic, po pomoście groźnego „cygara podwodnego", które kiedyś może będzie postrachem wrogów na Bałtyku. Dotykam stopami widomego symbolu polskiej siły na morzu, symbolu który niezadługo przedzierzgnie się w groźną rzeczywistość.

Moi, niezwykle uprzejmi towarzysze, objaśniają mi wszystko dokładnie i przystępnie.

Idziemy teraz po górnym pokładzie, wyłożonym dowcipnie połączonemi deseczkami.

Na przodzie i z tyłu łodzi, wtulona w zaokrąglenie górnego pokładu, leżą dwa 15 metrowe, metalowe maszty radjowe, na których rozciąga się — w razie „pobytu" łodzi nad wodą — 36 metrowe druty anteny.

Zasięg stacji nadawczej — około 100 mil. W nocy zasięg się podwaja. W razie pogrążenia się łodzi pod wodę, „cygaro" posiada do odbioru inne, specjalne urządzenia.

Po obu bokach głównego kadłuba łodzi znajdują się 2 wielkie tanki-zbiorniki wody morskiej, odgrywające rolę równoważących pływaków w rejsie nadwodnym.

Gdy łódź ma iść pod wodę, klapy basenów się otwierają, odpowiednia ilość wody się wlewa, łódź się obciąża i zanurza.

Jak trzeba łódź wydobyć na powierzchnię — wypycha się wodę ze zbiorników zapomocą sprężonego powietrza i łódź wypływa nad wodę.

Podchodzimy do najbardziej wystającej części łodzi — kapitańskiego mostku, ostro zakończonego z przodu, tępo obciętego z tyłu. Właściwy mostek leży nieco niżej, osłania go kopuła z dość cienkiej blachy.

Kilku robotników majstruje coś przy aparatach sygnalizacyjnych. Trzech innych boruje zapomocą kunsztownego przyrządu dziury w grubej, blasze kopuły.

Dwaj inni przytwierdzają wygodne stopnie — schody do kabiny. Wszystko jest tu stalowe, mocne. Wszystko jest dokładnie, precyzyjnie wykończone.

Oglądam z podziwem całą tę oszałamiająco skomplikowaną aparaturę kierownika łodzi i pierwszego sternika.

Stąd, zapomocą kompleksu grubych rur mosiężnych, biegną do różnych części łodzi rozkazy zwiększenia lub zmniejszenia szybkości, zanurzenia lub wynurzenia łodzi, wreszcie rozkaz atakowania nieprzyjaciela groźnemi torpedami.

W tylnej części mostku kapitana mieści się okrągła, szeroka rura peryskopu, który — jak żóraw szyję — łódź wysuwa nad powierzchnię wody, aby zbadać — sama nie będąc widoczną — kto jest na horyzoncie.

Zmyślne urządzenie peryskopu, gwarantuje, w razie uszkodzenia go, automatyczne wstrzymanie dopływu wody przez miejsce uszkodzone. Wypełnia się tylko rura — i — sprawa skończona.

Schodzimy niżej, do „świątyni" pierwszego oficera. Fantastyczna plątanina kablów, drutów, rur, całe ściany desek elektrycznych z przedziałkami, setki napisów, znaków, sygnałów.

W tej kabinie gromadzą się „wiadomości"? z całej łodzi, stąd, zapomocą takich samych semaforów automatycznych jak w górnej kabinie kapitana, odbiera się rozkazy, względnie wysyła gdzie potrzeba.

— Jak szybko łódź morze zanurzyć się pod wodę? — rzucam pytanie.

— W ciągu minuty, choć przy dobrze wyćwiczonej załodze można to zrobić w 50 a nawet 45 sekund! — odpowiada kpt. Mohuczy.

— A ilu marynarzy, potrzebnych do obsłużenia skomplikowanych przyrządów, nosi w sobie takie „piekelne pudelko"?

— Trzech lub pięciu oficerów (na „Wilku" będzie ich pięciu zapewne) i 41 marynarzy — pada odpowiedź.

Zwiedzamy pokoiki marynarzy, kuchnię elektryczną i zwykłą. Wszystko urządzone tak, aby zabrać jaknajmniejszą ilość miejsca, aby każdy kąt i szparę wyzyskać.

Gdy łódź jest pod wodą, jedzenie przygotowuje się na kuchni elektrycznej, gdy płynie nad wodą — na zwykłej.

Podobnie i całe urządzenie łodzi przystosowane jest do dwu okoliczności: do stanu podwodnego i „nadwodnego".
liczności: do stanu podwodnego i „nadwodnego".

Schodzimy jeszcze niżej do sali maszyn i torped. Dziewięć dziesiątych łodzi — to maszyny i torpedy. Reszta to dodatki.

Otwieramy potężną rurę — lufę, przez którą wybiega w morze 400 kilogramowa torpeda.

Skomplikowane urządzenia, specjalne szyny i dzwigary poruszane ludzką ręką bądź elektrycznością, wsuwają potwora, wypełnionego najsilniejszemi materjałami wybuchowemi (trinitrotolnol) do ogromnej lufy. Zamyka się hermetyczna klapa, puszcza w ruch przyrząd ze sprężonem powietrzem i straszny pocisk pędzi po morzu, znacząc jasną wstęgą pęcherzyków powietrzem wypuszczanych z żyroskopu (aparat

napędowy), swój śmiercionośny ślad. Nowoczesne torpedy działają na dystans do 3.000 mtr., idąc od 1 metra do 5 mtr. pod wodę — zależnie od nastawienia.

Takich potworów — torped łódź zabiera ze sobą aż dwanaście. Jedną „porcję" torped łódź może wypuszczać przez dwie rury nieruchome, „patrzące" w kierunku dziobu łodzi, inne pociski biegną w razie potrzeby przez dwa ruchome otwory, znajdujące się w tylnej części okrętu. Te dwie rury, robiące ponure wrażenie, wyglądają jak lufa jakiejś dubeltówki — olbrzyma osłoniętej ochronną, podziurkowaną dla przepływu wody, blachą.

„Lufa dubeltówki" obraca się na pionowej osi, dzięki temu urządzeniu można nadawać kierunek lotu torpedzie, nie ustawiając specjalnie w tym celu całej łodzi.

Po przez kłębowisko przewodników, rur i drutów — jakby to wszystko rozwinąć, byłoby z 50 kilometrów — objaśnia popularnie kpt. Mohuczy — dostajemy się do sali maszyn.

Tu wszystko jest już zupełnie gotowe, wykończone. Po obu stronach kurytarzyka wznoszą się czarne, świecące tablice, na nich mosiężne rączki, polskie napisy na metalu, jakieś znaki, kluczyki, zasówki, gwoździki, sprzączki — cała masa najrozmaitszych drobniejszych i większych przyrządów.

Akumulatory elektryczne znajdujące się na samym spodzie okrętu, stanowią najwieksze obciążenie łodzi, dając maszynom niezbędną siłę.

Opuszczamy salę maszyn, przyrządów do odświeżania powietrza, aparatów do ładowania akumulatorów, maszyn służących do sprężania powietrza do wypychania torped i wody (po wypuszczonej torpedzie dla równowagi należy natychmiast przyjąć do łodzi odpowiednią ilość wody) i schodzimy na sam dół statku do „składu akumulatorów".

Wielkie, czarne, stoją jeden obok drugiego jak żołnierze na mustrze. Jest ich aż 200 sztuk (każdy o sile 7.000 ampero-godzin), a jeden waży dobre kilkaset kilo i kosztuje około 500 dolarów.

— Gdy przywieźli je do hali doków, zajęły niemal całą wolną przestrzeń — 150 metrów — mówi kpt. Mohuczy — połączone razem, mają siłę równą... przeciętnej elektrowni miejskiej!!!...

A ile to kłopotu z ustawianiem czworokątnych, czarnych, potworków!... Akumulatory ustawia się zapomocą dźwigarów i szyn żelaznych, biegnących u sufitu przedziału.

— Jesteśmy teraz ze trzy metry pod wodą — objaśnia komandor Kamieński na samym spodzie łodzi.

Uff! Zrobiło mi się gorąco...

Dopiero uśmiechnięte twarze moich ciceronów rozwiały niepokój i „zły stan nerwowy", jaki się budził w tej ciasnej czarnej kabinie, oświetlonej bladem światłem małych lampek elektrycznych, odbijających swe migotliwe promienie od gładkich, czarnych powierzchni akumulatorów.

Z przyjmnością wychodzę na powietrze. Z rozrzewnieniem patrzę na nasadę do małego działa, które już jutro zacznie się montować. Jednak taka „normalna", lądowa broń, jak armata, to bardzo sympatyczne stworzenie wobec niesamowitej siły i skomplikowania łodzi podwodnej.

* * *

Ochłonąłem z pierwszego wrażenia. Zacząłem rozpytywać się o ostatnie wynalazki z dziedziny radja i wogóle pól elektromagnetycznych, przystosowanie nowych wynalazków do użytku łodzi podwodnych. Okazuje się że w tej dziedzinie nauka i technika zrobiły bardzo wiele. Wyniki ostatnich prac uczonych francuskich pozwalają na odbieranie sygnałów radjowych i depesz pod wodą, dzięki czemu łódź podwodna zaczęła „słyszeć" nawet w głębinach morskich.

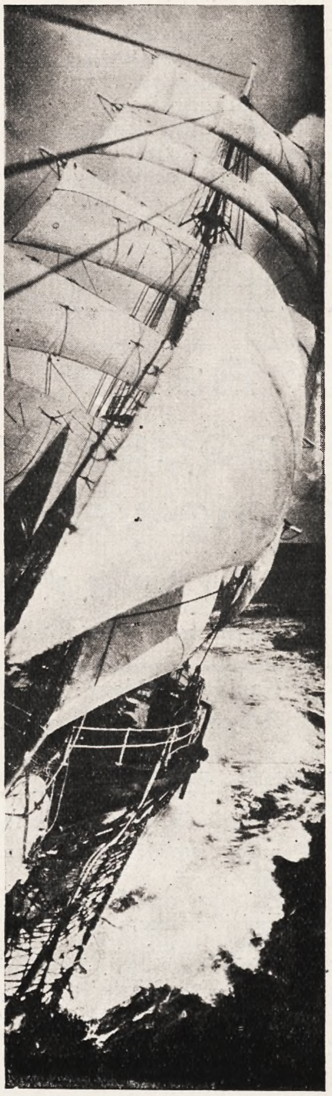
TADEUSZ GRABOWSKI

Wizyta kontrtorpedowców francuskich
w porcie gdyńskim

Port Gdyński miał w końcu ub. miesiąca bardzo miłych gości. W sobotę 20 czerwca zawinęły do portu wojennego dwa kontrtorpedowce francuskie „Bison" i „Lion". Okręty znajdowały się pod rozkazami dowódcy drugiej lekkiej eskadry — admirała de Laborde.

Po obustronnej wymianie przepisowych salutów narodowych oraz powitań na cześć dowódców polskiego i francuskiego, złożono obustronnie, oficjalne wizyty, poczem dowódca floty wojennej w Gdyni — komador Unrug podejmował oficerów francuskich śniadaniem w kasynie gdyńskiem.

Goście otrzymali przy pożegnaniu od dowództwa polskiej floty wojennej piękne album pamiątkowe.

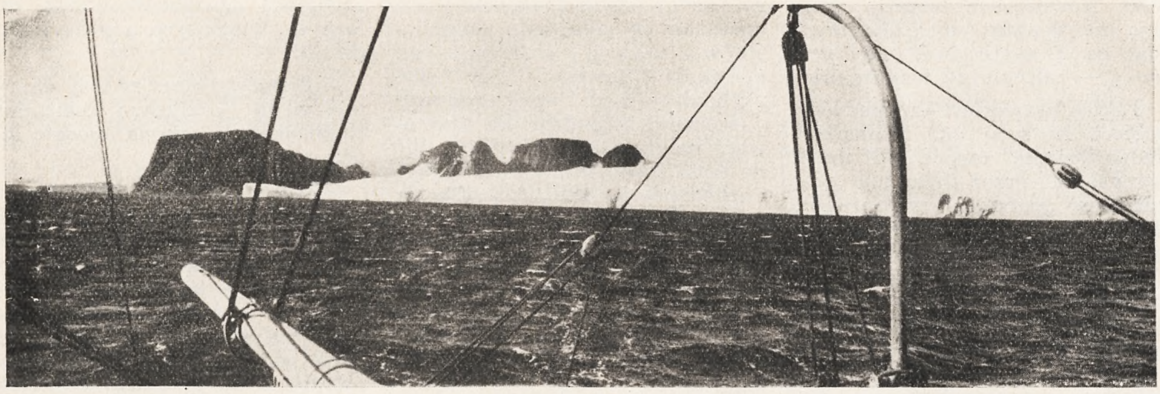


Wspaniały żaglowiec „Discovery" na wodach bieguna południowego

Rozwój handlu morskiego
Stanów Zjednoczonych

Odkąd flota handlowa Stanów Zjedn. zaczęła odgrywać rolę mocarstwową, udział jej w ogólnym wodnym transporcie krajowym wzrastał stale. Wzrost ten jest w okresie od r. 1866 do ostatniego roku przed Wielką Wojną Europejską, a więc do końca roku 1913 dość powolny.

Najwyższy stosunek procentowy udziału floty handlowej w imporcie i eksporcie Stanów Zjedn. wynosi 14,6 proc. W roku 1914 stosunek ten spada do 10 proc. i dopiero w latach od 1922 do końca r. 1930, wynosi dla floty morskiej, przeciętną roczną 34 proc., co do wartości całkowitego tonażu transportu morskiego wodnego handlu zagranicznego Stanów Zjedn. a 41 proc. co do wagi brutto.



Góry lodowe napotkane przez wyprawę „Discovery"

SYTUACJA NA MORZU PRZED BITWĄ JUTLANDZKĄ

Żaden strateg nie zaprzeczy temu, że stosunkowa słabość Niemiec na morzu była głównym czynnikiem, który doprowadził Niemcy w wojnie 1914—1918 r. do zupełnej porażki. Niemcy zostały zaduszone ścisłą blokadą tak, jak w 1917 r., same chciały zadusić aljantów. Aljanci owładnęli powierzchnią mórz i oceanów, a wysiłki niemieckiej floty podwodnej nie mogły doprowadzić do izolacji Europy, pomimo wielkich szkód, jakie przyczyniły sprzymierzonym.

Niemcy nie spodziewały się zbrojnego wystąpienia Anglji, nie były przygotowane do wojny z nią. Trzeba było jeszcze conajmniej kilkunastu lat, by rozbudować flotę do rozmiarów, groźnych dla Anglji, — wobec czego Niemcy miały tylko jedno wyjście: schronić swoją marynarkę w bronionych przez twierdze morskie portach i pozostawać w bezczynności.

Po zniszczeniu eskadry adm. v. Spec flota niemiecka była całkowicie unieruchomiona; zgodnie z planem adm. v. Tirpitz'a rozwinięto akcję podwodną, groźną dla sprzymierzonych — i neutralnych. Lecz w początkach 1916 r. pod naciskiem państw neutralnych, niemieckie naczelne dowództwo było zmuszone akcję tę osłabić i zadowolnić się bardzo problematyczną swobodą działania w morzach: Czarnem i Bałtyckiem. Łatwo było marynarce niemieckiej owładnąć morzem Bałtyckiem, sforsować zatokę Finlandzką i wysadzić desant, by prędko zmusić Rosję do kapitulacji — lecz armja niemiecka nie posiadała na to dosyć rezerw, a osłabić nawet chwilowo główne siły morskie, by zniszczyć marynarkę rosyjską, nie opłacało się poprostu. Zatoka Finlandzka była dobrze broniona i nie obeszłoby się bez dotkliwych strat i uszczuplenia floty bojowej i bez tych strat niewystarczającej.

Wypowiedzenie wojny przez Włochy jeszcze szczelniej zablokowało państwa centralne. Można było odpowiedzieć wzmocnioną akcją podwodną, lecz wówczas w Niemczech walczyły w wyższych sferach wojskowych dwa poglądy: 1. nie liczyć się z państwami neutralnemi i rozszerzyć działania łodzi podwodnych, i 2. nie drażnić neutralnych. Pod naciskiem dyplomacji zwyciężył drugi pogląd.

Jedyną sferą działań korzystnych, która nęciła dowództwo morskie, były bombardowania wybrzeży angielskich. Pierwsza wyprawa w grudniu 1914 roku udała się. Bombardowanie Hartpool i Scarborough, wykonane bez żadnych strat i kłopotów dla admiralicji niemieckiej, wywołało rozgoryczenie angielskiej opinji publicznej, żal do marynarki ojczystej i powątpiewanie o jej wartości. Zagranicą autorytet angielski jakgdyby zmalał, natomiast wzrosła powaga floty niemieckiej. To zachęcało do dalszych wypraw.

Druga wyprawa w styczniu 1915 r. skończyła się gorzej dla Niemców. Doszło do bitwy przy Dogger — Bank, w której flota niemiecka poniosła straty i zmuszona była do ucieczki. Na jakiś czas admiralicja niemiecka straciła apetyt do bombardowania wschodnich wybrzeży Anglji. Lecz osłabienie akcji podwodnej w początku 1916 r. znowu postawiło na porządku dziennym kwestję

jakichkolwiek działań, by uspokoić opinję publiczną, sarkającą na bezczynność marynarki, z drugiej zaś strony — wykazać się przed neutralnymi aktywnością i podkreślić bezczynność angielskich sił morskich.

Bombardowanie Lowestoff i Great-Yarmouth wywołało nowy wybuch rozgoryczenia angielskiej opinji publicznej, i narzekania na flotę, a ze strony Niemców i ich sympatyków — poklask i pochwały niemieckiego dowództwa morskiego. Admirał Jellicoe, dowodzący flotą angielską, posłał krążowniki opancerzone do południowo-wschodnich wybrzeży Anglji, by tam stacjonowały na straży bezpieczeństawa.

W maju 1916 r. wytworzyła się taka sytuacja dla marynarki niemieckiej: akcja podwodna została złagodzona pod naciskiem neutralnych; niemiecka opinja publiczna domaga się większej energji i śmielszych działań marynarki; oficerowie na okrętach floty narzekają na bezczynność i marnowanie siły, chroniącej się pod osłoną baterji nadbrzeżnych, pól minowych i łodzi podwodnych. Milczenie Anglji podnosiło ducha i zachęcało do czynnych wystąpień. Admirał v. Scheer, ówczesny dowódca Hochseeflotte, zdecydował się działać. W tej atmosferze zrodziła się myśl o wyprawie Jutlandzkiej, która nie mogła przynieść flocie niemieckiej decydującego zwycięstwa, lecz dawała szanse na częściowe osłabienie sił angielskich, podniesienie autorytetu Niemiec i kompromitację Anglji.

Wyprawa Jutlandzka nie była więc dojrzałym owocem myśli strategicznej. Grały tu znaczną rolę pobudki polityczne, które, jak wskazuje historja, zawsze szkodziły jasności planu strategicznego, wprowadzając do sprawy wojennej obce jej czynniki. Adm. Jellicoe był szczęśliwy — oparł się obcym wpływom i znosił narzekania, lecz nie odstąpił od swojego zamiaru konserwowania sił do chwili decydującej. Mocno wierzył, że chwila ta nadejdzie.

Po zniszczeniu eskadry adm. v. Spec w pobliżu wysp Falklandzkich niemiecka flota, stojąca bezczynnie we Friedrichshafen niewiele przeszkadzała Anglji. Prawda, że bombardowanie wybrzeży były bardzo przykre, lecz nie miały znaczenia strategicznego. Wojna podwodna 1915 r. nawet bardzo wiele szkody przyczyniła sprzymierzonym, lecz Niemcy zmuszone były ją osłabić.

Jakaż była rada na ukrócenie działań floty niemieckiej? Był jeden radykalny sposób ukrócić aktywność niemieckich krążowników i łodzi podjwodnych. Zebrać wszystkie siły, napaść na wybrzeże niemieckie, zniszczyć bazy i flotę. Potem pozostanie wysadzić desant, odciążyć w ten sposób fronty zachodni i wschodni. Wdarłszy się wgłąb Niemiec i zająwszy tyły armji niemieckiej, łatwo byłoby zmusić państwa centralne do kapitulacji.

Wyprawa ta jednak przedstawiała zbyt wiele ryzyka. Bitwa toczyłaby się na terenie, ostrzeliwanym zarówno przez flotę, jak i niemieckie twierdze nadbrzeżne, na polach minowych i pod niebezpieczeństwem ciągłych ataków łodzi podwodnych, przy utracie swobody manewrowania. Szanse na powodzenie niezbyt wielkie, a ryzyko ogromne: wystarczyłoby Niemcom zrównać w tej bitwie swoje siły z angielskiemi, by sytuacja zmieniła się radykalnie na niekorzyść sprzymierzonych. Niemcy uzyskałyby szanse uwolnienia się z kleszczy blokady i zablokowania Europy.

Anglja straciłaby jedynie źródło swojej siły, mogłaby nawet być narażona na wygłodzenia, inwazję nieprzyjaciela i ostateczny upadek; kolonje nie mogłyby w niczem jej pomóc. Odosobniona Francja byłaby zmuszona do kapitulacja, a wówczas Rosja nie wchodziłaby poważnie w rachubę.

Osłabienie blokady podwodnej i zabezpieczenie południowo wschodnich wybrzeży przez pozostawienie tam krążowników pancernych na straży bezpieczeństwa miast nadbrzeżnych uspokoiło angielskie naczelne dowództwo i pomogło adm. Jellicoe pozostawać w pozycji wyczekującej. Denerwować się i szukać wyjścia z nieprzyjemnej sytuacji miały Niemcy. Marynarka angielska, pewna swojej siły w każdej chwili, nie kwapiła się do ryzykownych przedsięwzięć.

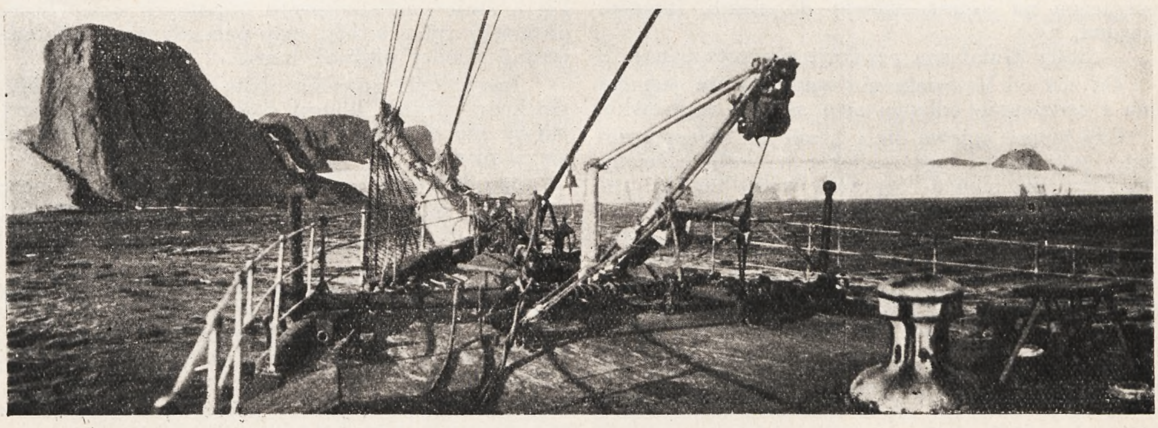
Bezwzględna i z niczem nie licząca się akcja podwodna, którą Niemcy rozpoczęły dopiero w początkach 1917 r.; jeszcze nie dojrzała. Szanse na bezkarne bombardowanie miast angielskich przez krążowniki niemieckie zmalały do minimum wobec stacjonowania angielskich krążowników pancernych w pobliżu miejsc zagrożonych. Niemcy stanęły przed perspektywą zupełnej bezczynności, pochodzącej z niemocy. Marynarka angielska nie miała celów bojowych, więc obie floty znalazły się w położeniu oczekiwania odpowiedniego momentu.

To położenie było dla Niemiec ciężkie i denerwujące. Nastąpiła chwila ciszy — przed burzą. Chwila ta trwała rok. Wreszcie naczelne dowództwo niemieckie nie wytrzymało. Podobne sytuacje zdarzały w wojnach morskich. Stan taki kończył się zwykle walną bitwą, która dawała jednemu z przeciwników decydujące zwycięstwo. W tym wypadku stało się inaczej. Żadna z flot nie była zniszczona, lecz bitwa Jutlandzka wyjaśniła sytuację, wykazała, że marynarka niemiecka w pogoni za zwycięstwami częściowemi ryzykuje swojem istnieniem.

* * *

W następnym artykule zapoznamy się z przygotowaniami do bitwy Jutlandzkiej.

Gl. Zdz. B-icz.



„Discovery“ śród pól lodowych południowego bieguna

MAREK

I N G

N O W

■

Mieszkańcy małej wioski rybackiej, zwanej osadą Świętego Jakóba, położonej na wysepce Vaerö, na Lofotach, znają go bardzo dobrze.

Codziennie, gdy pierzchają mroki nocy, gdy mewy budzą się z uśpienia i krzykiem powrót dnia oznajmiają, gdy skaliste cyple fjordów różowią się odblaskami wstających zórz, gdy promienie wschodzącego słońca przebijać się poczynają przez upartą, mleczną tkaninę wiszącej nad morzem mgły, gdy rybaczki krzątają się już, by przygotować śniadanie dla wyruszających na połów mężów — stary Haakon Gulafsson opuszcza swą małą, chylącą się ku ruinie, chatę i wlokąc ciężko zmęczone oporne nogi, wędruje na brzeg morza.

Jest stary — bardzo stary.

Wiek mocarną dłonią przygiął do ziemi i pochylił jego proste niegdyś plecy, przygasił blask oczu, które niegdyś paliły się młodzieńczym ogniem i poorał twarz sędziwego rybaka siecią niezliczonych zmarszczek.

Złamany brzemieniem lat, Haakon Gulafsson, ubrany w jakąś s t a r ą, równie, jak on opończę, z długą siwą brodą, której od lat nie tknęła brzytwa balwierza osady, — wlecze się nad brzeg morza i z trudem wstępuje na ostry cypel, o który rozbijają się pieniste fale północnego Atlantyku, cypel, przez rybaków z Vaerö, zwany Cyplem Zagłady, bowiem, w czasie burz, nie jedna już łódź rybacka, nie jeden kuter i szkuner znalazł zagładę, rzucony nawałnicą o te bezlitosne, skaliste ściany.

Haakon Gulafsson wstępuje na ów cypel, przystaje i w wyschłe płuca łapie przez długą chwilę powietrze, potem przykłada rękę do czoła, jak by od blasku chciał się zasłonić słońca i wodzi szparami przygasłych oczu po wodnych dalach, rzekłbyś, że szuka czegoś, co z dali owych lada, moment, wyłonić się musi. —

Znają go dobrze mieszkańcy osady Świętego Jakóba, znają go dobrze załogi szkunerów i statków rybackich z wszystkich wysp lofockich, a gdy widzą go tak, stojącego na skalnym cyplu, patrzącego na morze, mówią do siebie, kiwając głowami.

— Stary Gulafsson oczekuje powrotu syna!

On zaś od lat wielu nie opuszcza ani jednego dnia i codziennie odbywa swą smutną wędrówkę.

Czy morze gniewa się i niesie na wyspę spienione wały wód i bije wściekle w skaliste ściany wybrzeża, czy słońce rozprasza woale mgieł i raduje się grzywami pian, któremi porastają igrające łagodnie fale — czy sroży się zima, czy nastąpią krótkie dni północnego lata — Haakon Gulafsson, zawsze o tej samej porze, odbywa swą beznadziejną drogę i starcze wypatruje oczy.

Haakon Gulafsson wypatruje powrotu syna.

Wypatruje długo, czy na widnokręgu nie zarysują się kształty znajomego dobrze szkunera, aż wreszcie odwraca się z niechęcią od morza i wraca do swej chaty, stąpając jeszcze wolniej i ociężalej.

Tym, którzy widzą go wtedy, zdaje się, że sieć zmarszczek na jego twarzy pomnożyła się jeszcze.

Czasami tylko, ale bardzo rzadko, gdy do przystani w Vaerö zawinie statek rybacki z Bergen, z Kristiansundu, lub też z Stavangeru, sędziwy rybak schodzi na molo i miesza się w tłum marynarzy.

Znają go równie dobrze i chętnie tytoniem napełniają mu fajkę, on zaś trzęsie siwą głową, przydreptuje, spogląda na nich i pyta:

— A nie widzieliście, tam, mego syna?

Oni wówczas odpowiadają niezmiennie, z ową szczególną litością, która cechuje tylko ludzi silnych i zahartowanych.

— Nie, nie widzieliśmy, starcze!

I Haakon Gulafsson wraca znowu do swej chaty, przeszyty brzeszczotem nieszczęścia.

■ ■

Haakon Gulafsson nie zawsze był samotny. Nie zawsze odbywał swe manjackie wędrówki nad brzeg morza, na Cypel Zagłady.

Był czas, kiedy uśmiechały się oczy starego rybaka, kiedy siadywał często w gospodzie Vaerö, przy szklance jałowcówki i otoczony gronem młodszych rybaków, gwarzył z nimi pogodnie. Był czas, gdy na swoim szkunerze, „Santa Maria“ wyjeżdżał na dalekie połowy, krzepko dzierżąc stery trójmasztowca.

W połowach tych towarzyszył mu zawsze chłopak o płowych włosach i tęsknych oczach, których błękit był nieskalany.

Był to Olaf Gulafsson — jedyny syn Haakona i przyszły kapitan szkunera „Santa Maria“.

Lata mijały szybko, jak paciorki różańca, przesuwane drżącą ręką rybaczki, gdy w czasie zrywającej się burzy modli się, oczekując powrotu najbliższych, którzy bawią na morzu.

Olaf Gulafsson stał się z chłopca meżczyzną, człowiekiem o hartownej duszy norweskiego rybaka, o stalowem spojrzeniu błękitnych oczu, które ciemniały tylko wtedy, gdy patrzały na wdzięczną postać młodej pięknej Ingrid.

Ingrid była również córką rybaka. Miała długie kosy włosów, koloru dojrzałej pszenicy i oczy barwy morza, kiedy smętnie zadumane do słońca się uśmiecha.

Nie wiedzieli sami, jak to się stało, a może nie mieli nawet czasu i ochoty zastanawiać się nad tem, iż witali się zawsze z radością i żegnali ze smutkiem.

Nie wiedziała Ingrid, jak to się stało, że gdy „Santa Maria“ wyruszyła w morze, z zatoki w Vaerö — za żaglami szkunera biegły jej oczy, że tęsknota wkradała się wówczas do jej prostej duszy.

Nie wiedziała, jak to się stało, że gdy statek Gulafssonów wchodził na redę w Vaerö, serce, jak ptak spłoszony tłukło się jej w piersiach.

R I D

E L A

Aż wreszcie, pewnego dnia, stary Gulafsson oświadczył w gospodzie przy szklance jałowcówki, że późną jesienią, gdy minie okres połowów, wyprawia huczną uroczystość zaślubin syna z jasnowłosą Ingrid i że już, od dzisiaj, więcej na morze jeździł nie będzie. Siedział będzie w domu, przy ciepłem ognisku, na skórach fok i — daj Boże jaknajprędzej! — wnuki niańczył... Napracował się dość i czas mu naprawdę popróżnować trochę. Niech teraz Olaf pracuje na ojca, na Ingrid i na siebie. Chłop ci to naschwał, jakiego drugiego darmobyś szukał na całych Lofotach.

Wiadomość o postanowieniu Haakona obiegła w ciągu jednego wieczora wszystkie chaty i wszystkie rodziny w Vaerö. Pochwalono postanowienie starego rybaka. Ma rację! Niechaj młodzi pracują! Czas zaiste odpocząć starym!

Następnego dnia młody Olaf objął komendę nad szkunerem „Santa Maria". Pierwszą rzeczą, jaką uczynił, było przemalowanie nazwy statku. Szkuner „Santa Maria" miał odtąd nosić imię „Ingrid".

Stary Gulafsson, gdy zaszedł do przystani i ujrzał imię „Ingrid", umieszczone w miejsce starej nazwy, nie powiedział ani słowa, tylko czapkę nieco nasunął w tył głowy, popatrzał chwilę i do chaty wrócił.

Widać jednak było, że nie był zadowolony z tej zmiany. Nie było już starego szkunera „Santa Maria", na pokładzie którego szmat życia strawił. Teraz był szkuner „Ingrid"... Stary Gulafsson widział w tem jakąś złą wróżbę.

Zrównanie dnia z nocą minęło już dawno i dnie stawały się krótsze, gdy nocy pewnej wicher jął wyć nad cyplami wyspy, a rosnące wciąż fale łomotać poczęły o ściany fjordów.

Przez całą noc kołysał do snu rybaków z Vaerö poszum i poświst huraganu, a gdy nastał dzień, gdy wicher się uciszył i uspokojenie legło na powierzchnię morza, pod stropem ołowianego nieba — dowiedziano się od tych, którzy czuwali w przystani, iż do zatoki w Vaerö, cudem uratowany od zdruzgotania o Cypel Zagłady, zawinął, w czasie burzy, skołatany jacht z dalekich stron.

Jacht nosił nazwę „Lyel" i podobny był do wielkiego białego ptaka. Podziwiano go ciekawie i opowiadano sobie, że właścicielem jachtu jest bogaty Anglik, który, nic innego nie mając do roboty, po morzach się włóczy i niestrudzenie dookoła świata wędruje, darmo uciekając przed swym „spleenem".

Opowiadano sobie dalej, że ojciec jasnowłosej Ingrid, który był świadkiem przybycia jachtu do zatoki, z gościnnością, z której był znany, zaprosił do siebie zdziwaczałego Anglika.

Anglik był młodym jeszcze i przystojnym człowiekiem. W ojczyźnie przysługiwał mu podobno tytuł „sira" i nie wiedział, co robić z pieniędzmi. Tak przynajmniej opowiadali marynarze z jachtu „Lyel", a nie mieli przecież powodu, by mówić nieprawdę.

Następnego popołudnia, gdy załoga „Lyela" naprawiała uszkodzenia jachtu — Anglik zaprosił Ingrid na pokład białego statku i oprowadzał ją po nim. Mówił dużo, co nie było jego zwyczajem, a jasnowłosa Ingrid patrzała na niego źrenicami modrych oczu.

Dawno zostały usunięte ślady burzy na „Lyelu" — świeżo powleczony białą farbą, ze zwiniętymi żaglami, podobny był jacht do drzemiącego na wodzie łabędzia, ale choć gotów był do drogi — Anglik nie kwapił się do dalszej podróży i przedłużał swą gościnę u rodziców pięknej Ingrid.

Olafa zdawał się nie widzieć, nie dostrzegać.

Opowiadał dziewczynie o włosach koloru dojrzałej pszenicy, niezwykłe historje o ziemiach dalekich, o wielkim wielomiljonowym Londynie, mieście-olbrzymie we mgle spowitem, o morzach południa, jakże innych od wód północy, o ludziach którzy łowią perły, tak, jak na północy, łowi się ryby i foki, o zieleni palm, strzelających w niebo pióropuszami liści nad cichemi przystaniami koralowych wysp, o gmachach olbrzymich, czoła swe o chmury opierających i dlatego drapaczami chmur zwanych.

Ingrid słuchała i coraz głębszą stawała się zaduma jej oczu, coraz więcej i chętniej przebywała w towarzystwie przybysza z dalekich stron i coraz częściej unikała Olafa Gulafssona.

Aż zdarzyło się, gdy szkuner „Ingrid" na trzy dni wyruszył na morze, iż jacht „Lyel" opuścił zatokę Vaerö.

Wymknął się ciemną jeszcze nocą, przed świtem, jak złodziej, jak bandyta, uciekający z miejsca przestępstwa...

Zdawaćby się mogło, że nie istniał wcale, że był zwidem wyobraźni mieszkańców osady Świętego Jakóba, gdyby —

■ ■ ■

Kiedy Olaf Gulafsson powrócił z połowu, ujrzał już w przystani, że znajomi, ściskając mu rękę, odwracają oczy i oddalają się szybko. Zauważył też natychmiast, że jacht, podobny do drzemiącego białego łabędzia, zniknął przez czas jego nieobecności.

Z czołem, przeciętem bolesną zmarszczką, skierował Olaf kroki do swej chaty.

Stary Gulafsson, na widok syna, sięgnął szybko po kapciuch i począł uważnie nabijać fajkę. Sapał przytem głośno, jak astmatyk, co czynił zawsze, gdy był gniewny i zmieszany.

— Ingrid? — zapytał krótko Olaf.

Stary spojrzał gdzieś, w bok, ukośnie.

— Niema już Ingrid! — odrzekł równie krótko.

Młody rybak nie pytał o nic więcej. Wiedział już wszystko, zrozumiał, że Ingrid odpłynęła z Anglikiem.

I odtąd zaczęły się dnie puste i straszne. Syn i ojciec nie mówili do siebie ani słowa i poczęli się unikać, jakby żywili do siebie jakąś urazę, jakiś żal za to, co się stało.

Stary Gulafsson nie wychodził prawie z chaty, miejsce jego za stołem w gospodzie zajął teraz syn.

Przed wypróżnioną do połowy butelką, siadywał tam długie godziny, wpatrzony w myśli wła-

sne i w drewniany blat stolika. Przychodził pierwszy, wychodził ostatni, rzucając na stół obojętnym gestem kilka monet i nie czekając na wydanie reszty.

Często schodził do przystani i patrzał długo na stary szkuner, na dziobie którego wymalowane czerwoną farbą, widniało słowo „Ingrid".

Jakże wiele treści było w tem jednem słowie.

— Ingrid! —

Czasami wstępował na pokład szkunera i z jego szczupłą załogą, wyjeżdżał na morze, w burze, nie-burze, pogode, nie-pogodę.

Tłukł się na statku między fjordami i wysepkami, wsłuchiwał w pojęk wiatru w wantach i olinowaniu „Ingrid" i wracał znowu do Vaerö, ponury, jak noc polarna.

Aż dnia jednego poraz pierwszy od długich tygodni podszedł do ojca i położył mu rękę na ramieniu.

— Wyjeżdżam na długo! — rzekł.

Stary spojrzał na niego i przez chwilę utonęli sobie wzajemnie źrenicami w źrenicach.

Stary Haakon Gulafsson zrozumiał, co miały znaczyć słowa „na długo". Zrozumiał że Olaf wyrusza na poszukiwanie „Lyela".

— Jedź! — odparl równie krótko — Jedź, ale wracaj.

— Wrócę! — usłyszał odpowiedź Olafa — Wrócę, gdy pomszczę się na Angliku.

I stary Haakon Gulafsson uwierzył że syn wróci.

■ ■ ■ ■

Minęło kilka miesięcy i zima ustąpiła już miejsca wiośnie.

Na Atlantyku pojawiać się poczęły góry lodowe, zagładę niosące okrętom, a Olaf Gulafsson tłukł się po morzu, na pokładzie szkunera „Ingrid" i szukał. Szukał Anglika, który zabrał mu dziewczynę o włosach koloru dojrzałej pszenicy.

Jakże szerokie i wielkie są morza, jakże bezmierne są wody oceanu, jakże trudno wytropić jacht złodzieja w ostępach fal.

Olaf Gulafsson nie wiedział nic o „Lyelu" i zdawał sobie sprawę, iż może go tak szukać przez lata.

Nie wiedział, czy jacht chorego na „spleen" Anglika, żegluje wogóle po morzu, czy też odpoczywa w dalekim egzotycznym porcie. Nie wiedział czy „Lyel" krąży po wodach pólnocnych, czy też pławi biel swych żagli w słońcu dalekiego południa.

Olaf Gulafsson nie wiedział nic, wiedział jeno jedno.

Wiedział jeno, że musi spotkać biały jacht, podobny do drzemiącego łabędzia, wiedział że go spotka, wiódł go bowiem tępy instynkt zemsty.

I zdarzyło się, że gdy szkuner z Vaerö, błąkał się gdzieś na wysokości wysp Orkney, przyszła jedna z tych straszliwych nawałnic, jakie przewalają się wiosną nad północnem morzem.

Pod bezgwiezdnem niebem, wspinając się na wierzchołki fal, zapadając się w wodne kotliny, gnany wichrem nawałnicy, ze zwiniętymi żaglami, bojował z morzem stary szkuner Gulafssonów.

Olaf Gulafsson stał przy sterze i pewną ręką panował nad statkiem. Chwilami rzucał krótkie rozkazy swej szczupłej załodze, która już dawno nie wiedziała co sądzić należy o niesamowitej wędrówce „Ingrid"?

On zaś wiedział o tem, że, być może, niedaleko od jego szkunera walczy tak z burzą biały, delikatny „Lyel".

I naraz myśl stała się rzeczywistością....

Wypatrzone orlim wzrokiem marynarzy, hen, po prawej burcie szkunera, zamajaczyły kształty białego jachtu, skołatanego walką z żywiołem.

Olaf Gulafsson oderwał na chwilę ręce od sterowego koła i przetarł oczy, raz i drugi.

Byłże to majak chorej wyobraźni, czy też radosna rzeczywistość?

Lecz nie! To nie była omyłka!... Olaf Gulafsson nawet po śmierci nie zapomniałby kształtów złowrogiego jachtu.

To był — „Lyel"!

Wówczas z ust Olafa padły rozkazy, które sprawiły, że jego towarzysze z Vaerö zawahali się. I oni widzieli jacht walczący z zagładą, ale nie domyślili się w nim „Lyela".

Nic dziwnego! Nie oni przecież kochali Ingrid, nie oni Ingrid utracili!

— Rozwinąć żagle! — brzmiał rozkaz Gulafssona.

Było to szaleństwo, a jednak usłuchali. Nie można się było oprzeć tonowi tego rozkazu.

Olaf Gulafsson przekręcił koło sterowe, wicher wpadł w żagle i wydął je gwałtownie.

Z straszliwym, ciągle rosnącym, pośpiechem, z dziobem, pod kątem prostym, skierowanym na jacht, który to zapadał się, to wyłaniał z fal — szkuner, wśród poświstu huraganu, wśród poszumu wód, jak demon zniszczenia, pędził przez ugór morza.

Towarzysze Olafa Gulafssona dopiero wówczas zrozumieli, co się święci i w obłędnym, panicznym strachu rzucili się na sternika.

Jeli się z nim zmagać, a miał w sobie siłę niezwykłą....

Było już jednak zapóźno.

Dziób szkunera z całym impetem uderzył w burtę „Lyela" żłobiąc w ciele jachtu głęboką, śmiertelną ranę i samemu krusząc się, jak szkło.

Zdawało się, jakby na chwilę ucichła nawalnica, zdziwiona tem, co się stało...

W miejscu zderzenia utworzył się wir wodny, który żarłocznie połknął wszystko, co było do pożarcia.

Przez chwilę jeszcze jakieś deski, jakieś części kabiny, jakiś złamany gafel tańczył obłędnie na fali, poczem przyszła wielka ściana wodna, przewaliła się i zabrała wszystko....

■ ■ ■ ■ ■

Codziennie, kiedy pierzchają mroki nocy, gdy mewy budzą się z uśpienia, gdy skaliste cyple fjordów różowią się odblaskami wstających zórz, gdy promienie wschodzącego słońca przebijać się zaczynają przez upartą, mleczną tkaninę, wiszącej nad morzem mgły — stary Haakon Gulafsson opuszcza swą małą, chylącą się ku ruinie, chatę i wlokąc ciężko zmęczone, oporne nogi wędruje nad brzeg morza.

Jest stary, bardzo stary i z trudem wdrapuje się na cypel zwany „Cyplem Zagłady".

Tam przystaje i przykładając rękę do czoła, wodzi szparami przygasłych oczu po wodnych dalach, jakby szukał czegoś, co lada moment wyłonić się musi z owych dali.

Znają go dobrze mieszkańcy osady Świętego Jakóba, na wyspie Vaerö, na Lofotach, znają go dobrze załogi szkunerów i statków rybackich, a widząc go tak, stojącego na skalnym cyplu i patrzącego na morze — mówią do siebie, kiwając głowami:

— To stary Haakon Gulafsson oczekuje powrotu syna.

KONIEC

MJR. INŻ. JAN EJSYMOND (fragment)

Z WSPOMNIEŃ MARYNARZA

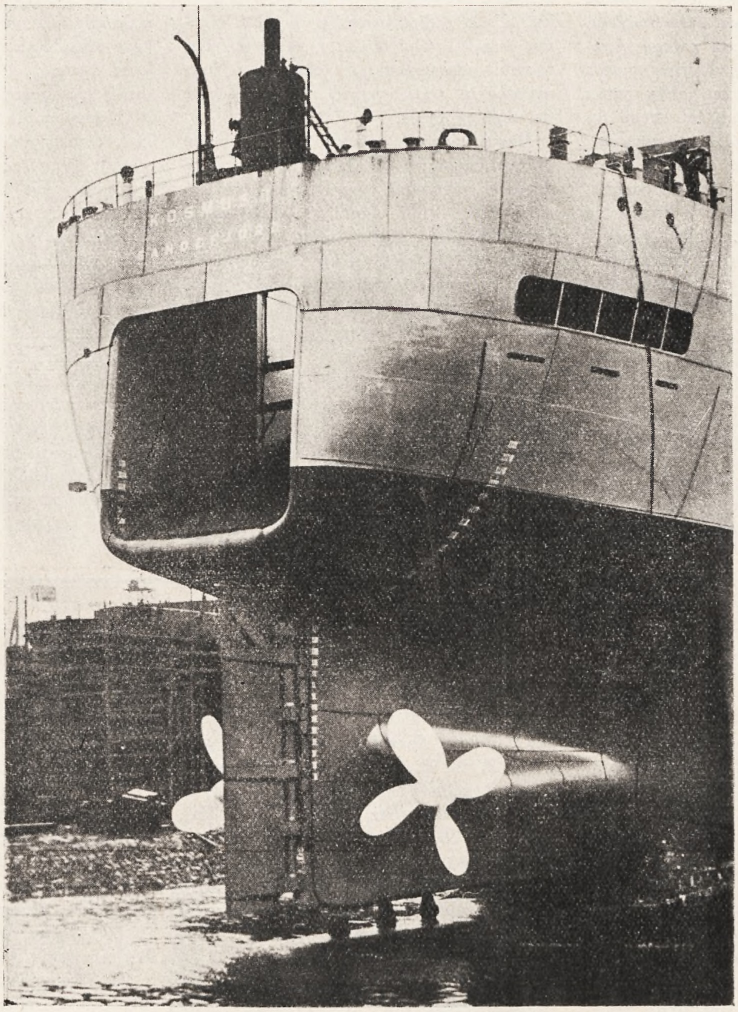
„Łódź podwodna „Wilk“ przygotuje się do wyjścia na pozycję“ — tak brzmiał rozkaz w maju 1916 r. Dzień i noc trwają przygotowania, bo wszak wszystko trzeba przewidzieć, o niczem nie zapomnieć, a więc: nabrać żywności i wody do picia, smarów i ropy do maszyn, amunicji do armat, opatrzeć straszne, a zabójcze, samoporuszające się torpedy Uajtheda. Wypróbować wszystkie wentyle, zbiorniki.

Całą sieć rurociągu powietrznego wraz z balonami, w których powietrze jest sprężone do 225 atmosfer ciśnienia, tudzież przeknać się, czy ta sieć nie przepuszcza gdziekolwiek powietrza.

Ach, czy podobieństwem jest wymienić wszystko, co trzeba zrobić na łodzi podwodnej przed jej wyjściem na pozycję. Trzebaby godzin całych, by to wszystko opowiedzieć i wymienić czynności przygotowawcze do walki morskiej łodzi podwodnych.

Wyliczać więc tego nie będę, ale dodam tylko, że po żmudnej pracy całej załogi, wszystko zostało przygotowane należycie do wypadu bojowego... Można już nareszcie wyruszać. Biegnę na chwilę do domu, aby uścisnąć swych blizkich, kto wie — może ostatni raz w życiu... Powracam potem szybko na okręt, bo za kilka godzin wyruszamy... Wszyscy stajemy na pokładzie swojej łodzi — sprawdzamy ostatecznie załogę. Na pokładach łodzi sąsiednich oficerowie i marynarze zebrali się, aby nas pożegnać. Nasz dowódca wchodzi na pokład wieżyczki i spokojnym głosem wydaje krótkie rozkazy. Schodki, które były przerzucone z naszej łodzi na łódź stojącą obok, są już sprzątnięte i schowane. Nic więcej nie łączy już naszego „Wilczka“ z tym światem, nie tyle ziemskim, co „ziemnym“, prócz telegrafu bez drutu i, narazie jeszcze, głosów ludzkich...

Maszyny zostają wprawione w ruch i łódź powoli zaczyna wysuwać się z portu. Na redzie próbne zanurzenie dla sprawdzenia, czy wszystko na naszym okręcie jest w porządku. Po upływie kwadransu jesteśmy znowu na powierzchni. Wszystko jest w stanie należytym. Możemy ruszać na pełne, morze. Dowódca w gronie oficerów otwiera kopertę ze Sztabu dowództwa floty i czyta plan operacji bojowej.



Rufa olbrzymiego okrętu wielorybniczego

Mamy płynąć około wyspy „Dagierort“, tam wziąć kierunek ku wyspie „Gotska—Sande“ i od tej wyspy poczynając patrolować w zachodniej części Bałtyku wypatrując zdobycz. Żadna jeszcze z łodzi, które wchodzą w skład naszej połączonej rosyjsko-angielskiej dywizji, nie była dotąd na pełnym morzu.

Toczą się na temat tej naszej wyprawy przeróżne rozmowy i każdy z nas wypowiada swe przypuszczenia, co do jej przebiegu: Jednocześnie słuchamy jednak uważnie wywodów naszego dowódcy, dzielnego kpt. mar. M., który będąc jednym z najstarszych oficerów dywizji łodzi podwodnych, słynie jako odważny, a zarazem roztropny oficer... płyniemy. Mijają godziny za godzinami. Wszyscy jesteśmy zapracowani, bo każdy wytęża siły, aby wszystko w łodzi było w jaknajlepszym stanie. Przecie to nasz pierwszy wypad bojowy na nowej łodzi... W razie najmniejszego uchybienia w czynnościach ludzi, lub niedokładności w działaniu urządzeń mechanicznych, wyprawa łatwo może źle się skończyć a wówczas zamiast osiągnąć powodzenie, możemy sami pójść na dno, na pokarm dla raków i innych mieszkańców morza.

Więc też prawie bezustannie dowódca żąda meldunków: co i jak widać z pokładu?... Co się dzieje w przedziale maszynowym?... W jakim stanie są akumulatory?... Czy zapas powietrza we wszystkich balonach jest dostateczny?...

Na szczęście można w każdej chwili stwierdzić, że motory Diesla pracują z dokładnością najlepszych zegarków; marynarze zaczynają coraz bardziej nabierać wiary w powodzenie; z pokładu nie widać narazie nic niebezpiecznego Wszystko więc idzie dobrze. Wobec tego można sobie pozwolić na wypicie szklanki dobrej herbaty przygotowanej w imbryczku elektrycznym.... Czas urozmaicony w ten sposób, leci niepostrzeżenie i oto wreszcie jesteśmy już na wyznaczonem miejscu.

W dzień trzymamy się stale cały czas pod wodą, ażeby nie zdradzić swego stanowiska i nie spłoszyć, broń Boże, nieprzyjaciela. Tylko peryskop to prawdziwe oko łodzi podwodnej, co parę minut wysuwa się z wody, by rozejrzawszy się po widnokręgu, schować się znowu.

Nareszcie nadchodzi chwila dawno oczekiwana, bo oto oficer, stojący przy peryskopie melduje, iż jakiś niemiecki okręt handlowy znajduje się w pobliżu. Nasz dowódca w mgnieniu oka sam staje przy peryskopie i, sprawdziwszy, że dostrzeżony handlowy okręt jest

rzeczywiście okrętem niemieckim, nakazuje wszystkim zająć miejsca, wyznaczone rozkazem bojowym, a zaraz potem słyszymy rozkaz „Wypływać, artylerzyści do armat“. I oto nagle, ze spokojnej toni wynurza się współczesny upiór, na którego widok nie jedno serce niemieckie mocniej bić zaczęło. Niemiec stara się jeszcze umknąć. Napróżno jednak, bo kilka naszych strzałów armatnich, wymierzonych celnie, odrazu odebrały mu chętkę do ucieczki. Staje więc, a po chwili jego kapitan otrzymuje od nas rozkaz natychmiastowego opuszczenia przez całą załogę okrętu, który ma być niezwłocznie potem przez nas zatopiony. Okręt jakby naraz ożył, bo oto gwizdek jego żałosnemi tony rzuca w świat ostatnie pożegnanie... Już jednak cała załoga opuściła okręt i nasz dowódca daje krótki rozkaz: „Gotój torpedę“! „Gotowe“ — grzmi za chwilę odpowiedź z dołu. „Pal“ — komenderuje dowódca i śmiercionośna torpeda wybiega z rury ku swej ofierze. Z drżeniem serca śledzę jej ruchy. Widzę wyraźnię, jak zbliżą się do okrętu. Już, już uderzy... Gotuję się do usłyszenia eksplozji... Te sekundy zdają się być godzinami.

Lecz oto huk straszliwy wstrząsnął powietrzem. Cała nasza łódź drgnęła gwałtownie, a w miejscu wybuchu olbrzymi słup wody strzelił wysoko, unosząc wysoko w górę jakieś deski, jakieś kawały żelaza i Bóg raczy wiedzieć co jeszcze z ugodzonego torpedą okrętu... Okręt zaczął już zagłębiać się rufą, gdy raptem na pokładzie zjawił się jeszcze jeden z jego mieszkańców, zapomniany przez innych... był to kot biały, który wypadłszy na pokład zaczął biegać z jednego jego końca na drugi, napróżno szukając sposobu ocalenia się. Chwilę twego życia, kotku biedny, są już policzone... Okręt zanurza się coraz więcej, aż wreszcie wybuch kotłów, rozrywając na części jego kadłub, dokonywa dzieła zniszczenia, wywołanego przez naszą torpedę. Załoga „Niemca“, która odpłynęła na łodziach już dość daleko ze łzami w oczach patrzyła na ostatnie chwile swej „Hery“ (tak się nazywał okręt zatopiony). My tymczasem bierzemy kapitana niemieckiego okrętu z bardzo ważnemi mapami do wnętrza naszej łodzi i zanurzamy się.

Wszystko to trwało około 10 minut: był okręt i niema go; zginął utopiony przez grozę morza — łódź podwodną, która tajemniczo zjawiła się i niemniej tajemniczo znikła. Radość widać na twarzach całej załogi. Już w messie oficerskiej (jadalnia a zarazem salon na okręcie wojennym) porucznik B. przygotowuje szampana. Trzeba przecie „oblać“ tak pomyślnie rozpoczęte dzieło: to też wznosimy w górę nasze kieliszki, winszując dowódcy łodzi powodzenia...

Lecz na morzu nie należy nigdy upajać się ani szampanem, ani powodzeniem. Trzeba raczej wszystko obliczać z matematyczną ścisłością, bo inaczej można łatwo przerachować nawet życie. Więc po ogólnej naradzie dowódca łodzi postanawia odpłynąć zaraz pod wodą w inne miejsce, gdzie by można było napędzić znów energji elektrycznej do akumulatorów, bo zużyliśmy ją już porządnie przez długie trzymywanie się pod wodą...

Lecz spójrzmy na chwilę, co się dzieje na powierzchni morza w tem miejscu, gdzieśmy zatopili „Niemca“. Neutralne szwedzkie okręty, które znajdowały się nieopodal, wzięły na pokłady ludzi z łódek, pozostałych po zatopionym statku, a ich radiotelegraf podał już całemu światu wiadomość o zaszłem zdarzeniu, przestrzegając temsamem inne niemieckie statki przed zbliżaniem się do tego miejsca.

Rzecz prosta, wszystkie niemieckie okręty musiały obchodzić zdaleka to miejsce, niepomne przysłowia, że „Co ma wisieć — nie utonie“! Nie uniknął jednakże losu „Hery“ drugi „Niemiec“, zwący się „Dorita“, którego kapitan, chcąc ominąć miejsce zatopienia ‚Hery“, udał się wbok ale na swoje nieszczęście w tę samą stronę, co i my. Bo oto znowu mamy alarm: „Okręt niemiecki z prawej burty!“ melduje oficer dyżurujący przy peryskopie. Znów znane przygotowania bojowe i wypłynięcie łodzi na powierzchnię... Jakież musiało być przerażenie niemieckiego kapitana, gdy zobaczył łódź podwodną, wypływającą tuż obok siebie! Biedaczysko! Myślał, że umknie boczkiem od niebezpiecznego miejsca, a tu znowu łódź podwodna!!... Widocznie tych łodzi jest kilka, jeśli działają w tak różnych miejscach, myśleli kapitan i załoga „Dority“.

„Zatrzymać okręt i opuścić go natychmiast“ krzyknął porucznik W., lecz kapitan niemieckiego okrętu nie zważa na nasze rozkazy i myśli, że uda mu się jeszcze umknąć. „Torpedą! Pal!“ dał komendę dowódca łodzi podwonnej. Ale torpeda przeszła obok, jakby nie chciała zatopić okrętu z ludźmi. Zły wskutek tego niepowodzenia kapitan M. każe strzelać z drugiej rury... za chwilę każe wprawdzie wstrzymać strzał, ale jest już zapuźno: torpedzista już odpalił i torpeda idzie wprost ku statkowi. Huk straszny rozległ się na wszystkie strony: okręt nachyla się na lewą burtę, widzę jak ludzie biegną na prawą burtę i spuszczają łodzie, aby się ratować... ale po upływie minuty już nic nie pozostało z okrętu, tylko jakieś beczki, deski i dymek unoszący się w górę na jego miejscu. Mistyk mógłby przypuszczać, iż to są dusze tonących, ulatające ku niebu....

Los „Hery“ i „Dority“ spotkał również i trzeci okręt niemiecki: „Kolga“. Oto był dzień prawdziwie pracowity, w przeciągu niespełna 8 godzin trzy okręty niemieckie zostały puszczone na dno, ale wieczór już nadchodzi i trzeba wykorzystać noc, by przygotować się do walki na dzień jutrzejszy.

Nowe Koła Komitetu Floty Narodowej

Składy Zarządów:

1. Przewodniczący — Inż. Mirzwiński Gwidon, Naczelnik oddziału drogowego P. K. P. Członkowie: Zdanowicz Józef, Truchnowski Paweł, Wołonsewicz Wład., Stefanowicz Czesław. — Zastępcy: Charytonowicz Włodzimierz, Czapkowski Jan.

Komisja Rewizyjna: Sawczuk Michał, Wróblewski Edward, Gaux Józef. Zastępcy — Łowkis Stefan, Szczepankowski Mieczysław.

2. Przewodniczący — Przelaskowski Adam. Członkowie: Romanowicz Włodzimierz, Suboto Wincenty, Bania Kandyt, Putyrski Michał.

3. Przewodniczący — Myślicki Feliks. Członkowie: Bieliński Bolesław, Rodziewicz Zenon, Nowicki Zygmunt, Sidelnik Włodzimierz.

4. Przewodniczący — Zawadzki Juljan. Członkowie: Banakus Aleksander, Ambros Nikodem, Czerniakiewicz Aleksander, Jergier Wiktor, Dąbrowski Adam, Lewin Wulf.

5. Przewodniczący — Borysiewicz Bronisław. Członkowie: Ks. Dz. Jużwiuk Włodzimierz, Dworzecka Zofja, Piechocki Stefan, Dr. Noniewicz Józef.

6. Przewodniczący — Leśniewski Kazimierz. Członkowie: Ks. Krzywicki, Ejsanówna Jadwiga, Kraskiewicz Henryk, Kotkowski Wiktor.

7. Przewodniczący — Kisilewicz Jerzy. Członkowie: Olechnowiczówna Irena, Ks. Lewończuk Michał, Rabajczyk Jan, Wojnicki Paweł.

8. Przewodniczący — Królikowski Eugenjusz. Członkowie: Mazurówna Zofja, Górkiewiczówna Rozalja, Ławiński Michał, Bryla Kazimierz.

9. Przewodniczący — Artur Seelieb, profesor Gimnazjum. Członkowie: Linda Maksymiljan, generał, Jan Wróblewski, właściciel pensjonatu, Szubertowa Jadwiga, właścicielka realności, Koszko Włodzimierz, urzędnik.

10. Przewodniczący — Kossor Roman, Kier. Szkoły. Członkowie: Hawryszczuk Mikołaj, Użytczok Iwan, syn Mikołaja, Stefunek Mikołaj, s. Mikołaja, Tymoszyszyn Konstanty, Sekretarz. Sawczuk Iwan, syn Wasyla, Karponiuk Iwan.

Komisja Rewizyjna:

Członkowie: Solech Stanisław, Dziadowicz. Wojciech, Użytczak Wasyl, syn Nykity. Zastępcy: Moszczeniuk Hryć, Moszczerniuk Wasyl syn Wasyla.

SILNA FLOTA — TO POTĘGA PAŃSTWA

zapisz się na członka Komitetu Floty Narodowej!

T. P. MAGRUDER
Kontr-admirał marynarki St.Zj.

(d. c.)

O WOJNIE MORSKIEJ W LATACH 1917—18

Spolszczył H. BROSZKIEWICZ

Przewóz armji amerykańskiej do Europy.

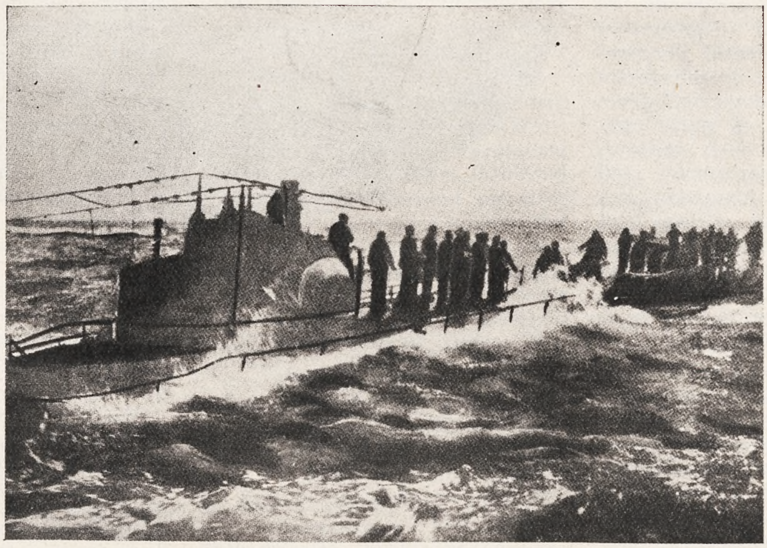
Zapewne żadne z działań wojennych Stanów Zjednoczonych nie wywołało tyle podziwu nieprzyjaciół i sprzymierzonych, co przewiezienie przeszło dwumiljonowej armji z Ameryki do Francji. Niemcy wierzyły, że skuteczność akcji podwodnej i spowodowany przez nią brak tonażu rozbije wszelkie wysiłki, zmierzające do przewiezienia tak licznej armji przez ocean na odległość 3000 mil. W początkach tej operacji aljanci też nie inaczej myśleli.

Na jednej z konferencji marszałek Joffre oceniał maksymalny udział armji Stanów Zjednoczonych na 400.000 żołnierzy. Inni byli zdania, że wysiłki amerykańskie skończą się na przysłaniu kilku dywizji dla efektu czysto moralnego. Jednak w ciągu osiemnastu miesięcy, podczas których Ameryka brała udział w wojnie europejskiej, dokonano przewiezienia przez ocean tak ogromnej armji po raz pierwszy w historji, — w dodatku bez przeszkód. Przewieziono też i miljony ton żywności, materjałów zaopatrzenia i amunicji.

Wielki czyn marynarki.

To było wielkim czynem, tembardziej jeżeli wziąć pod uwagę, że łodzie podwodne nieprzyjaciela groziły stale zarówno transportom wojsk jak i statkom ładunkowym. Niszczenie statków i ładunku wiodło Niemcy do zwycięskiego zakończenia wojny — to samo znaczenie miało topienie transportów wojsk. Uznając powagę sytuacji z tego punktu widzenia, adm. Sims w Europie i Sekretarjat Stanu Marynarki w Waszyngtonie obmyślali i wprowadzali w życie metody zabezpieczenia transportu wojsk i ładunków .

Praca ta rozwinęła dwie specjalne służby morskie. Korpus Krążowniczo - Transportowy (the Cruiser and Transport Force), odpowiedzialny za bezpieczny przewóz amerykańskich wojsk do Europy, i Morską Służbę Transportową (the Nawal Overseas Transportation Service); powołaną do życia w celu obsłużeżenia transportu rządowego. Jak wydajnie każda z tych służb wypełniła swoje trudne i niebezpieczne obowiązki, świadczy fakt, że ani jeden transport wojsk nie został zatopiony i ani jeden żołnierz amerykański nie zginął na tych statkach od działań nieprzyjacielskich, i że 6.000.000 ton ładunku, zawierającego żywność, opał, amunicję i inne zapasy, przeznaczone do użytku zarówno wojsk, jak i ludności cywilnej, zostało bezpiecznie przewiezione do Europy między majem 1917 r., a grudniem 1918 r.



Na pokładzie amerykańskiej łodzi podwodnej



Amerykańscy żonierze lądują w Brest.

Wbrew poprzednim przewidywaniom dodowództw aljantów, stało się jasnem, szczególnie po ofenzywie niemieckiej w marcu 1918 r., że znaczne posiłki na zachodnim froncie będą potrzebne gwałtownie a dostarczy ich armja amerykańska.

Prawie natychmiast po ogłoszeniu wojny przez Stany Zjednoczone, Anglja, Francja i inni sprzymierzeńcy wysłali do Waszyngtonu komisje, złożone ze znanych mężów stanu oraz wybitnych oficerów armji i marynarki z propozycjami, odnoszącemi się do metod współpracy i informacjami, ważnemi i niezbędnemi dla amerykańskich dowódców i działaczy. Arthur lord Balfour i wice - admirał Dudley de Chair — przedstawiciele Anglji, Rene Viviani i marszałek Joffre — Francji, książe Undine—Włoch, i inne wybitne osobistości z innych krajów znajdowały się między znakomitymi gośćmi. W rezultacie tej wizyty i poważnej sytuacji wojennej postanowiono wysłać niewielki korpus ekspedycyjny, możliwie najprędzej. Kontr-admirał Albert Gleares, wówczas dowódca dywizji kontrtorpedowców, przydzielonych do floty antlantyckiej, został wyznaczony jako organizator pierwszych transportów wojsk i ich eskorty, z poleceniem wykonania tej pracy jaknajszybciej.

Generał John Pershing, Głównodowodzący Amerykańskiemi Siłami Ekspedycyjnemi, wyjechał do Europy ze swoim sztabem 28 maja, i po krótkim pobycie w Anglji przybył do Francji 13 czerwca. Około 500 żołnierzy, przydzie-

lonych do służby przy głównej kwaterze, przepłynęło ocean na angielskich statkach w końcu maja. Pierwszy transport wojsk, liczący 15.000 ludzi, wypłynął z Nowego Jorku 14 czerwca i wyładował w porcie St. - Nazaire ostatniego żołnierza 2 lipca.

Zorganizowanie tej wyprawy w tak krótkim czasie było zadaniem trudnem i skomplikowanem Z różnych źródeł Departament Wojny zebrał 14 parowców na transporty i statki magazynowe Departament Marynarki przeznaczył 4 krążowniki, 3 transportowce, 13 kontrtorpedowców, 2 przebudowane jachty i 2 statki opałowe, formując z nich eskortę. Jednym z transportowców był „De Kalb", były niemiecki krążownik pomocniczy „Prinz Eltel Friedrich", internowany w Stanach Zjednoczonych po zniszczeniu eskadry admirała von Spee w bitwie koło wysp Falklandzkich w grudniu 1914 r.

Początkowo odjazd był wyznaczony na 9 czerwca, lecz ostatnie prace nad przystosowaniem pomieszczeń do przewozu wojsk, ustawianie artylerji i zaopatrzenie statków zabrały jeszcze kilka dni, co w rezultacie wywołało pięciodniowe opóźnienie odpłynięcia.

Owinięte gęstą mgłą, pierwsze amerykańskie transporty wyruszyły z portu nowojorskiego czterema grupami, uszykowanemi według ich szybkości, Pierwsza grupa, mając na czele krążownik „Seatle", okręt flagowy admirala Gleares, ruszyła z szybkością 15 węzłów; druga grupa — z szybkością 14 węzłów, trzecia — 13 węzłów, wreszcie czwarta z szybkością 11 węzłów.

Prawidła bezpieczeństwa.

Pierwsze trzy grupy, składające się z transportów wojska oraz eskorty krążowników i kontrtorpedowców, wyruszyły w dwugodzinnych odstępach 14 czerwca popołudniu. Czwarta, złożona ze statków ładunkowych i ich eskorty, wypłynęła dopiero następnego dnia, będąc zatrzymaną w oczekiwaniu spóźnionych rozkazów i niektórych zapasów. Pierwsza grupa przybyła do Zatoki Quiberon w pobliżu portu St.-Nazaire w południe 22 czerwca, druga — nazajutrz o godz. 6-ej po południu, trzecia — 28 czerwca o godz. 10 rano, czwarta — 1 lipca o godz. 7 wieczorem. Trzy grupy były w czasie podróży bezskutecznie atakowane przez niemieckie łodzie podwodne.

W przewidywaniu tych ataków były przygotowane środki zaradcze. Przed odpłynięciem admiral Gleares rozesłał do wszystkich okrętów, wchodzących w skład ekspedycji, instrukcje, które, jak sam pisze w swojej historji Korpusu Ekspedycyjnego, „Każdy miał umieć na pamięć, jak „Ojcze Nasz". Instrukcje te posłużyły za podstawę do wszystkich późniejszych rozkazów dla okrętów, przeznaczonych do służby transportowej w następnych okresach wojny, zasługują więc na zacytowanie ich główniejszych zasad słowami samego adm. Gleares'a.

Wymagały one:

„1. największej szybkości w niebezpiecznej strefie;

2. wyćwiczonych wacht obserwacyjnych w stałej i sprawnej łączności między oficerem wachtowym na pokładzie i wachtą artyleryjską;

3. stałej czujnej wachty artyleryjskiej w ścisłej łączności z wachtą obserwacyjną za pośrednictwem oficera artyleryjskiego;

4. stałego zygzagowania miast płynięcia prostym kursem;

5. minimalnego używania radjotelegrafu, zmniejszenia dymienia do minimum, niezapalania świateł w nocy, niewyrzucania żadnych przedmiotów za burtę, by nie zostawiać śladu ;

6. wyćwiczonego oficera przy sterze, zawsze gotowego do natychmiastowego wykonaniu manewru, wymijającego torpedę;

7. specjalnie umówionych sygnałów manewrowych, dziennych i nocnych, na wypadek ukazania się łodzi podwodnej;

8. umiejętności używania ognia działowego i bomb głębinowych przez wszystkie transportowce i okręty eskortujące".

Prócz tego codziennie powtarzano ćwiczenia spuszczania szalup ratunkowych i opuszczania okrętu o brzasku i o zmroku, a także inne, mające na celu niezaniedbywanie żadnych środków bezpieczeństwa okrętu i załogi w razie ataku.

Każda grupa była spotykana w odległości 300 do 500 mil od brzegów Francji przez kontrtorpedowce, wysyłane z Queenstown rozkazem admirała Simsa. Charakterystycznym rysem tych spotkań była ich regularność przez cały czas wojny. Ani razu nie zdarzyło się, by eskorta rozminęła się z oczekiwanym konwojem i nie połączono się w wyznaczonem miejscu i czasie rendez-vous, niezalezależnie od burz i mgieł — co jaskrawo podkreśla sprawność i umiejętność nawigacyjną kapitanów. Po spotkaniu z kontrtorpedowcami, przysyłanemi do eskortowania, przy późniejszych transportach krążowniki eskortujące z miejsca zawracały i szły z powrotem do Ameryki, by nie tracąc czasu—spieszyć do konwojowania przez Atlantyk następnych transportów wojsk, wysyłanych do Europy.

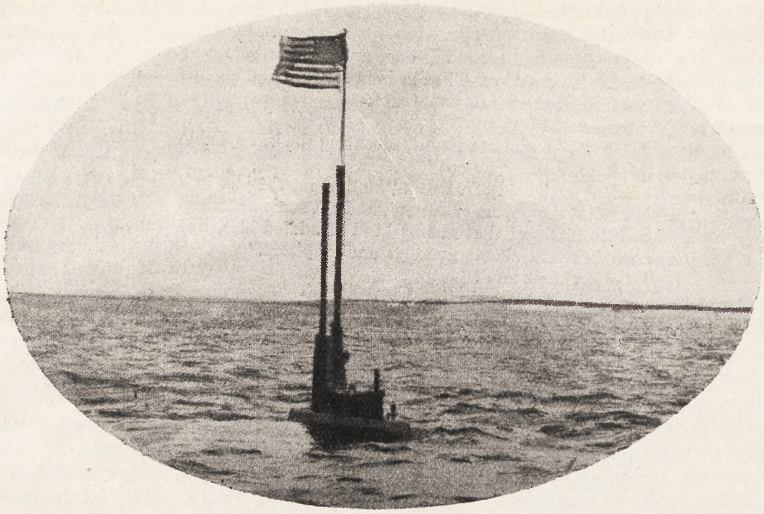
„Bitwy" przy Belle Isle.

Bezpieczne przepłynięcie Atlantyku przez pierwszy transport Amerykańskich Sił Ekspedycyjnych (American Expeditionary Force) miało doniosłe znaczenie z różnych punktów widzenia. Dowiodło ono, że niemieckie siły podwodne nie są w stanie odgrodzić armji amerykańskiej od europejskiego teatru wojny, co znacznie wzmocniło energję moralną aljantów. Dzięki zdobytemu doświadczeniu, Korpus Krążowniczo - Transportowy, rozwinął się i udoskonalił swoje metody, zabezpieczając przepłynięcie 2.079.880 żołnierzy amerykańskich do Francji. Z tej liczby 952.581 przewiozły amerykańskie parowce, 1,006.987 — angielskie, 68.246 — włoskie, zaczarterowane przez Anglję, i 52.066 — parowce innych sprzymierzonych.

Marynarka Stanów Zjednoczonych dostarczyła ochrony i eskorty dla 1.720.360 żołnierzy — około 83 proc. całego korpusu ekspedycyjnego; marynarka angielska — dla 297.903, francuska — dla 61.617. Ilość transportowanych przez ocean wojsk wzrastała co miesiąc, wynosząc zimą 1917 — 1918 r. 50.000 ludzi miesięcznie i osiągnąwszy w kwietniu 1918 r. 100.000, poczem dalszy wzrost osiągnął 250.000, wreszcie lipiec 1918 r. dał rekordową, prawie niewiarogodną cyfrę 311,359.

Wszystkie transporty wojska w drodze z Ameryki do portu St. Nazaire przechodziły tuż obok wyspy Belle Isle w pobliżu wybrzeża francuskiego. Niedaleko od północno - zachodniego brzegu wyspy kołysała się na wodzie czarna spiczasta boja, wykazująca niebezpieczną mieliznę. Każdy konwój, przechodząc o brzasku obok tej boi, ostrzeliwał ją, podejrzewając, że ma przed sobą peryskop łodzi podwodnej. Te ostrzeliwania i alarmy były tak zwykłe, że w Lorient, w kwaterze głównej sztabu okręgu, przyzwyczajono się do meldunków o tem ostrzeliwaniu, że żartobliwie nazywano te alarmy „bitwami pod Belle Isle". Pewnego razu kapitan transportowca meldował w sztabie o tej „bitwie", na co przyjmujący meldunek oficer zawodowy marynarki wojennej zapytał ironicznie, czy parowiec miał dosyć amunicji, aby ostrzeliwać całą swoją drogę.

Niemcy zapewniały, że brak tonażu okaże się dostatecznym czynnikiem, by rozchwiać plany transportowania armji przez ocean.



Łódź podwodna w stanie zanurzenia. Na maszcie bandera St. Zj.

Niemcy jednak same dostarczyły wielu parowców, niezbędnych do urzeczywistnienia amerykańskiego planu. Między 104 statkami, internowanemi w Stanach Zjednoczonych w chwili ogłoszenia wojny, wiele było dużych statków pasażerskich z regularnych linji, w zupełności przydatnych do przewozu wojska. Niektóre z nich nawet były budowane tak, by mogły być w każdej chwili zamienione na transporty wojskowe. Wypadła im nieprzewidziana rola — przewożenie amerykańskich zamiast niemieckich żołnierzy .

Przewidując taki obrót rzeczy, załogi niemieckie zrobiły po ogłoszeniu wojny przez Stany Zjednoczone, wszystko, co mogły, by uczynić statki nieprzydatnemi do żeglugi. Cylindry były połamane, części mechanizmów zniszczone lub zatopione, rurociągi poprzecinane i urządzenia uszkodzone. Według obliczeń sztabów niemieckich naprawy, uzupełnienia i dorobienie części wymagały roku, lub więcej, a w tym czasie wojna miała być zakończona.

I w tym wypadku genjusz amerykański pokrzyżował plany niemieckie. Naprawy cylindrów zostały uskutecznione przy pomocy spawania elektrycznego, części mechanizmów i urządzenia pasażerskie, przystosowane do przewozu żołnierzy — i wielkie statki pasażerskie w ciągu kilku miesięcy były przysposobione do spełnienia swoich zadań lepiej, niż nowe. Były one bardzo pożyteczne, przewożąc systematycznie posiłki z Ameryki do Europy.

Na okrętach nieprzyjaciela.

Przed ukończeniem wojny 557.788 żołnierzy amerykańskich przepłynęło Atlantyk na statkach niemieckich. „Leviathan", były niemiecki „Vaterland", największy z nich, sam jeden przewiózł 96.804 żołnierzy; w jednej podróży przetransportował 10.860 ludzi. Zaokrętowanie tak wielkiej liczby żołnierzy było umożliwione dzięki nadzwyczaj oszczędnemu wykorzystaniu pomieszczeń. Dwóch ludzi zajmowało często jedną koję, korzystając z niej kolejno o różnych godzinach.

Pierwszy niemiecki statek, zagarnięty przez Stany Zjednoczone, naprawiony i przysposobiony do przewozu wojska przybył do Brestu w początku listopada 1917 r. Otrzymane około tego czasu wiadomości, że w pobliżu Brestu krąży niemiecka łódź podwodna, skłoniły kontr-admirała Wilsona, dowódcę amerykańskich sił morskich we Francji, do posłania na spotkanie eskorty dodatkowej, złożonej z „Wakira", kilku przerobionych i przystosowanych do służby konwojowej jachtów parowych oraz małych torpedowców francuskich, w celu wzmocnienia oddziału kontrtorpedowców z Queenstown, które miały przyprowadzić transporty do portu. Pomimo opóźnienia, wywołanego przez mgłę, spotkanie odbyło się pomyślnie i transporty weszły do portu bez wypadku.

Imponujący był widok czterech olbrzymich okrętów, żeglujących w szyku torowym wśród mgły. Szły one kursem zygzagowym już od poprzedniego dnia, pomimo gęstej mgły, a jednak nie zaszedł żaden wypadek z wyjątkiem lekkiej koslizji bez uszkodzeń. Należy to przypisać w tych warunkach wyjątkowej zdolności i dużemu żeglarskiemu doświadczeniu.

Transporty obejmowały coraz to większą ilość statków, a rejsy stawały się coraz częstsze. W tych warunkach okazało się koniecznem użycie portów Newport News w Wirginji i Halifaksu w Nowej Szkocji narówni z Nowym Jorkiem, jako punktów załadowania. Statki zbierały w wyznaczonych im portach i tam otrzymywały eskorty, złożone z krążowników. Do konwojowania transportów wojska były używane najsilniejsze i najszybsze krążowniki, a mniejsze i powolniejsze — do statków ładunkowych.

Najszybsze statki, wiozące od-



Amerykańskie łodzie podwodne w szyku torowym

działy wojskowe, nie były eskortowane w oceanie, ponieważ dzięki swojej szybkości stanowiły bardzo trudny cel dla łodzi podwodnych. Jednak zachodziła obawa, że jakiś niemiecki krążownik może wymknąć się z blokowanych portów niemieckich i zaatakować znajdujące się w drodze transporty. Aby odeprzeć to możliwe niebezpieczeństwo, trzy szybkie, ropą opalane krążowniki opancerzone stacjonowały w Irlandji w Bantry Bay, zawsze gotowe do wyjścia w morze i prześladowania przeciwnika.

Eskorty oceaniczne, po spotkaniu z wysyłanemi naprzeciw kontrtorpedowcami z Queenstown lub Brestu oddawały konwój tym ostatnim, a same z miejsca zawracały do Ameryki. Dalej statki portowe, oczekujące przed portami, wprowadzały transporty na miejsca zakotwiczenia przez oczyszczone od min kanały. W celu zabezpieczenia od ewentualnie świeżo postawionych min, konwój poprzedzały traulery, sprawdzające bezpieczeństwo kanału.

Wyścig Wilson — Hindenburg

Początkowo sam wychodziłem w morze spotykać konwój. Później, gdy moje obowiązki stawały się coraz liczniejsze i różnorodniejsze, zmuszony byłem zaniechać osobistego dowodzenia konwojem i traulowaniem, czynności te przejął komandor G. Mac — Glasson.

Z wiosną 1918 r. zapotrzebowanie tonażu tak wzrosło, że w celu lepszego wykorzystania transportowców adm. Wilson czynił wszelkie wysiłki przyspieszenia wyładunku wojsk i zapasów. Dla skrócenia podróży jako miejsce wyładowania wyznaczono Brest. Przy końcu wojny sposoby wyładowania były udoskonalone do tego stopnia, że w ciągu 10 godzin wyładowywano przeszło 10.000 żołnierzy. Okręty brały zapas paliwa obliczony na podróż w obie strony, skracając postoje do minimum. To stałe przyspieszanie tempa transportowania i pogoń za największą wydajnością pracy transportowców w znacznym stopniu przyczyniło się do osiągnięcia zwycięstwa. Lloyd Georges nazwał to „wyścigiem między Wilsonem i Hindenburgiem". Zwyciężył Wilson — Stany Zjednoczone zdążyły przewieźć do Francji dostateczną siłę, by złamać i odrzucić niemiecką ofenzywę w lecie 1918 r.

Niebezpieczny powrót.

Wzmocniona ochrona transportów, płynących do Europy, wkrótce odwróciła ataki niemieckich łodzi podwodnych, które skierowały swoją uwagę na puste okręty, powracające do Ameryki pod zmniejszoną eskortą, — w braku dostatecznej ilości kontrtorpedowców i innych niszczycieli. Pięć transportowców, powracających po wyładowaniu oddziałów wojskowych, atakowały łodzie torpedami; z tych trzy utonęły, dwa zaś powróciły do portu i wyremontowały się. Prócz tego zginęło kilka statków ładunkowych.

Pierwszym z tych transportowców, z załogą cywilną, uzbrojony w działa z obsługą wojskową był „Antilles". Statek ten wyszedł z Brestu 15 października 1917 r. po wyładowaniu kilku tysięcy żołnierzy i wracał do Ameryki. Eskortowały go trzy przystosowane do tej roli jachty, z których jeden zawrócił z drogi nie wytrzymując spotkanej burzy. Rankiem 17 października „Antilles" został storpedowany; oddział maszynowy napełnił się wodą i statek po 6 minutach zatonął. Wszyscy maszyniści i palacze zginęli. Radjotelegrafista pozostawał na swojem stanowisku, sygnalizując S. O. S., dopóki razem ze statkiem nie poszedł na dno. Załoga spuściła szalupy ratunkowe, z których dwie wywróciła fala; wielu majtków skakało wprost z burty w morze, nałożywszy pasy ratunkowe. Z ogólnej liczby załogi 234 ludzi zginęło 67. Radjotelegrafista Charles Osborne otrzymał po śmierci odznaczenie honorowe i na jego pamiątkę jeden z nowych kontrtorpedowców został nazwany „Osborne".

Wkrótce po wypadku z „Antilles" kontr-admirał Fletcher był wezwany do Ameryki, a ja objąłem dowództwo amerykańskich sił morskich we Francji, w oczekiwaniu na przyjazd kontr-admirała Wilsona, przebywającego wówczas w Gibraltarze. Przygotowałem wysłanie rozbitków z „Antilles" do Ameryki na transportowcu „Finland" z najbliższym konwojem. Przybyłe wtedy do Brestu cztery małe węglowe kontrtorpedowce przeznaczyłem jako eskortę do już oczekujących trzech jachtów.

Pomimo wzmocnionej ochrony, „Finland" był zaatakowany w dzień wyjścia z portu, 2 listopada. Po zbadaniu okazało się, że statek ma zatopioną jedną ładownię; oddział maszynowy i kotłownię zostały nietknięte, i „Finnland" przybył do Brestu następnego dnia. Po przeprowadzeniu dochodzenia i wyjaśnieniu przebiegu wypadku postanowiono, że odtąd załoga transportowców, przewożących oddziały wojska, będzie kompletowana wyłącznie przez personel marynarki wojennej.

Topienie własnych okrętów

Siedem miesięcy upłynęło zanim znowu zaszedł wypadek storpedowania transportowca. Tym razem padł ofiarą były niemiecki parowiec „President Limoln", 18.000 ton. Doódca kapitan Foote, widząc, że statek musi zatonąć, rozkazał spuścić szalupy ratunkowe. Wykonano ten rozkaz nadzwyczaj spokojnie i szybko. Najprzód ulokowano w szalupach chorych, założywszy im uprzednio pasy ratunkowe. Utonęło jednak 3 oficerów i 23 majtków, jeden oficer był wzięty przez łódź podwodną do niwoli.

Inne statki rozbiegły się w wachlarz zgodnie z instrukcją. Po wypuszczeniu torpedy niemiecka łódź krążyła między szalupami ratunkowemi szukając kapitana, lecz odpowiedziano jej, że kapitan zatonął na statku. Na szczęście nie było to prawdą. Nie znalazłszy dowódcy, kapitana Foote, niemcy wzięli z jednej z szalup kapitana Isaacs'a. Później jeszcze ten dwukrotnie próbował uciec z obozu jenieckiego — co mu się za drugim razem udało, i wrócił do swojej poprzedniej służby.

Również niemieckim był przed wojną transportowiec „Corington" (niemiecki „Cincinnati"), 18.000 ton, zatopiony przez łódź podwodną 1 lipca 1918 r. Był on jednym z ośmiu parowców, powracających z Brestu do Ameryki pod eskortą siedmiu kontrtorpedowców. Kontrtorpedowce odpędziły łódź bombami głębinowemi, lecz „Corington" był poważnie uszkodzony. Zginęło przytem 8 ludzi. Uszkodzony statek próbowano przyholować do Brestu, lecz po przejściu 150 mil zatonął, nie mogąc dłużej trzymać się na wodzie.

Przy storpedowaniu transportowca „Mt. Vernon" (byłego nie mieckiego statku pasażerskiego „Kronprinressin Caecilié", (około 20.000 ton wyporności) zginęło 37 ludzi, a 11odniosło rany. Statek ten wyszedł z Ameryki do Niemiec w lipcu 1914 r. ze znaczną sumą pieniędzy w złocie W czasie, gdy znajdował się w oceanie, wyuchła wojna. Kapitan, obawiając się schwytania przez angielskie krążowniki, zawrócił do Ameryki, wybierając kursy zdala od uczęszczanych szlaków. Udało mu się wrócić na Amerykańskie wody, gdzie został internowany. Po ogłozeniu wojny przez Stany Zjednoczone statek ten był przeznaczony do przewozu oddziałów wojskowych.

Niezwykły użytek z wentylatora.

Gdy tylko „Mt. Vernon" przy-

był do Brestu, otrzymałem rozkaz przewodniczenia w sądzie morskim, wyznaczonym dla ustalenia faktycznego przebiegu wypadku i ewentualnej winy; ta procedura zawsze, ma miejsce, gdy awarja jest związana z ofiarami w ludziach. Świadkowie zeznali, że w chwili ataku „Mt. Vernon“ i jego siostrzany statek „Agamemnon“, eskortowani przez sześć kontr torpedowców, płynęli z szybkością 18 węzłów, stale zygzakując, zgodnie z rozkazami. Pogoda była cicha, morze spokojne; wszystko przepowiadało pomyślną podróż.

Nagle w polu widzenia ukazała się łódź podwodna na prawo od dziobu „Mt. Vernon“ między dwoma transportowcami, w odległości 500 do 600 jardów. W chwili obracania dział w kierunku na łódź ujrzano torpedę, idącą wprost na statek. Wybuchła ona przy wodoszczelnej grodzi, rozdzielającej dwa przedziały kotłowe, wybijając w burcie otwór średnicy około 15 stóp.

Oba przedziały kotłowe były natychmiast zatopione i 7000 ton wody wlało się do wnętrza statku, zwiększając zagłębienie prawie o dziesięć stóp. Wybuch zabił w kotłowniach 35 ludzi; na miejscu; 2 ciężko ranionych zmarło później. Tak znaczna liczba ofiar tłomaczy się tem, że katastrofa nastąpiła w chwili zmiany wachty w kotłowni. Kapitan Dismukes, dowódca „Mt. Vernon“, zmusił łódź podwodną do ukrycia się w głębinie przez natychmiastowe użycie bomb głębinowych, co uchroniło statki od powtórnego ataku.

Zeznania świadków dały obraz tak doskonałej dyscypliny, wyćwiczenie załogi i umiejętność użycia środków ratowniczych, że sąd morski wyraził oficerom i załodze pochwałę.

Opowiadania świadków zawierały opis niezwykłego uratowania się od śmierci młodego węglarza H. S. Smith'a. W chwili wybuchu torpedy Smith znajdował się w bunkrze węglowym. Gdy woda wtargnęła do bunkra, odcinając mu odwrót, Smith wchodził coraz wyżej na węgiel, dopóki nie dosięgnął pokładu, i chcąc jaknajdłużej trzymać głowę nad wodą, wsadził ją w otwór wentylatora, którego rura miała przekrój owalny 8—15 cali angielskich. Szczęściem Smith był młody i szczupły; ciśnienie wody wepchnęło go do rury wentylatora i przepychało w górę około 6 stóp, dopóki zagięcie rury nie przeszkodziło dalszemu przesuwaniu się. Krzyk Smith'a o pomoc usłyszał starszy mechanik i wreszcie niedoszłego topielca wyciągnięto na pokład.



Fantastyczne góry lodowe napotkane przez „Discovery“ w okolicach bieguna południowego

W kwietniu 1919 r. wracałem do Ameryki na „Mt. Vernon“ i tam dowiedziałem się od kapitana Dismukes i innych oficerów o organizacji i ćwiczeniach załogi w akcji ratowniczej. Dismukes wiedział, że jedna torpeda nie zatopi jego statku, dopóki wodoszczelne przegrody trzymają, wyćwiczył więc załogę w umiejętności wzmacniania tych grodzi różnemi sposobami. Obsługa dział i bomb głębinowych była wprawiona w utrzymywaniu łodzi w stanie pogrążonym groźbą ataku.

W chwili krytycznej ta organizacja i ćwiczenia okazały się bardzo cennemi; dzięki nim uratowano statek, który pomimo poważnego uszkodzenia wrócił do Brestu pod własną parą. Za te zasługi kapitan Dismukes po ukończeniu wojny został awansowany aktem Kongresu.

Zapotrzebowanie na dodatkowy tonaż, nizbędny do przewozu armji amerykańskiej, spowodowało przekazanie Stanom Zjednoczonym 15 byłych rosyjskich statków pasażerskich. Na każdym z nich zaokrętowano oddział piechoty morskiej i pod konwojem wysłano do Europy. W maju 1918 r. podróże tych statków stały się tak częste, że niemożliwem było dawać im eskortę w drodze powrotnej. Niektóre z powracających statków w drodze oddzielały się od swojej grupy i wracały samodzielnie, wykorzystywując swoją większą szybkość, by wcześniej znaleźć się w porcie amerykańskim i zaokrętować nowy transport.

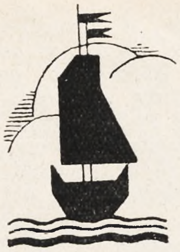
18 czerwca 1918 r. jeden z tych statków, „Dwinsk“, został storpedowany w odległości około 600 mil od brzegów Virginji, i począł szybko tonąć; kapitan rozkazał spuścić szalupy ratunkowe i opuścić statek. Kiedy szalupy już odbiły od burty „Dwinska“, wynurzyła się łódź podwodna i ogniem działowym przyspieszyła jego zatonięcie, poczem podchodziła kolejno do każdej szalupy, usiłując zaciągnąć u oficerów różnych informacji.

Nie wskórawszy nic, odeszła, pozostawiając na łasce losu siedem szalup, napełnionych rozbitkami. W szalupie Nr. 6 znajdował się porucznik Whitemarsh, wojskowy komendant transportowca, wraz ze starszym oficerem i 18 majtkami. Historja o tem, jak ten młody oficer, dzięki swojemu męstwu uratował życie powierzonych mu ludzi, jest jedną z najbardziej podnoszących ducha opowieści o wydarzeniach wojennych.

Unikani jako pułapka

W kilka godzin po zatonięciu „Dwinska“ ukazał się na horyzoncie transportowiec amerykański, idący pełną parą w kierunku rozbitków. Ratunek zdawał się pewny. Podchodząc do szalup, statek ten był zaatakowany torpedą, lecz szczęśliwie wyminął ją, przyjął jednak szalupy z rozbitkami za przynętę, podstawioną przez łódź podwodną, i ostrzelawszy łódź, szybko oddalił się. Nie chcąc, by inne statki naraziły się na podobną napaść, wprowadzony w błąd transportowiec podał przez radjo wiadomość o rzekomej zasadzce niemieckiej i o miejscu jej znajdowania się; w rezultacie wszystkie statki omijały nieszczęśliwych rozbitków.

(D. c. n.)



KRONIKA

Tonaż morski państw świata, przerasta potrzeby o 13.000.000 ton

Wedle statystyki Urzędu Morskiego Stanów Zjedn., w okresie od roku 1922 do 1930, państwa morskie wybudowały 2.067 okrętów oceanicznych o pojemności jednostkowej od 2.000 ton brutto wzwyż, a o pojemności łącznej przeszło 13.000.000 ton brutto.

Z liczby tej najwięcej wybudowała Wielka Brytanja, bo 1.347 okrętów o pojemności łącznej 8.380.000 ton; drugie miejsce przypada Niemcom, które wybudowały 281 okrętów o pojemności 1.870.000 ton, następnie Francja — 154 okręty o pojemności około 100.000 ton, Italja — 103 — o pojemności przeszło 800.000 ton; Japonja — 120, przeszło 700.000 ton i Stany Zjedn. najmniej, bo tylko 62 okręty o pojemności łącznej około 60.000 ton.

Fachowa prasa amerykańska podając te cyfry, zwraca uwagę na rażącą — jej zdaniem — dysproporcję między tonażem marynarki handlowej wszystkich państw morskich i Stanów Zjedn. Zwolennicy dalszej rozbudowy floty handlowej Stanów odrzucają krytykę, nawołującą do powstrzymania rozwoju w tej dziedzinie wobec i tak już znacznego przerostu tonażu światowego w okresie depresji gospodarczej. Przerost ten w r. 1922 wynosił około 13.000.000 ton brutto, a w r. 1930 spadł znacznie, w każdym razie wynosił jednak o 8.000.000 ton więcej ponad potrzebę.

Czy Principe d'Asturias będzie podniesiony.

Jak donoszą z Nowego Jorku, w Brazylji utworzył się specjalny Syndykat, którego celem będzie zorganizowanie akcji wydobycia parowca hiszpańskiego „Pricipe d'Asturias". Statek ten idąc do Santos w Brazylji, uderzył o rafę podwodną w pobliżu wejścia do portu, o godz. 3.15 nad ranem dnia 5 marca 1916 i w ciągu 5 minut zatonął. Pojemność statku wynosiła 8.371 ton brutto.

Ponieważ katastrofa wydarzyła się w nocy przed świtaniem — wszyscy podróżni, a było ich 427 osób — pogrążeni byli w błogim śnie wypoczynkowym. Załoga statku wynosiła 90 osób. Z pośród nich zginęło 4 ludzi — 2 ciężej chorych nie zdążono wynieść, 1 ranny podczas zderzenia ze skałą wpadł do wody i zginął, 4-ty nie zjawił się również z dolnych kabin służbowych na dzwonki alarmowe na pomoście komendy.

Dowództwo statku zrozumiało odrazu grozę położenia: nie było chwili do stracenia. Uderzono w dzwony alarmowe, syrenę i zaczęto natychmiast nadawać rozpaczliwe sygnały S. O. S. Z pośród 427 śpiących pasażerów zdołano uratować tylko 57 osób i to dzięki przybyciu na miejsce katastrofy parowca francuskiego „De Vega". Zważywszy szaloną szybkość zanurzania się parowca, sprawność załogi była fenomenalna: w ciągu 5 minut spuszczono na wodę 6 łodzi ratunkowych, w których ocalono życie 143 osobom.

Dodać należy, że akcja ratukowa była niezmiernie utrudniona paniką powstałą w okolicznościach, w których ludzie zbudzeni ze snu, z obłąkanem przerażeniem dowiadywali się, że za chwilę znajdą okrutną śmierć w falach oceanu.

Statek wiózł ponadto ładunek złota i innych kosztowności wywożonych z Europy, z krajów zagrożonych inwazją niemiecką. Okazuje się, że wbrew doniesieniom swego czasu, bogactwa wiezione na „Principe" nie były ubezpieczone.

Dość nowych okrętów

Na odbytej w dniu 20 czerwca r. b. Międzynarodowej Konferencji Okrętowej w Londynie, opowiedziano się przeciwko prowizorjum rządowemu kredytów eksportowych dla budowy nowych okrętów handlowych lub sprzedaży już wybudowanych bez względu na stan materjalny lub narodowość nabywcy.

Konferencja Międzynarodowa uważa bowiem, że tego rodzaju ułatwienie kredytowe czynione przez rząd jednego państwa, zmuszają i inne państwa przemysłu transportu morskiego do takich samych konieczności kredytowych ze względów rynkowych i konkurencyjnych.

Taka polityka w dobie ostrego kryzysu w przemyśle i handlu transportowym-morskim, uznana została przez Konferencję za szkodliwą, jako pogłębiającą kryzys kosztem podatników i samych przedsiębiorstw okrętowych.

Dla wzmocnienia stanowiska przeciw rozrostowi w tej chwili floty handlowej świata przypomniano na Konferencji, że na samych tylko wyspach Brytyjskich niema pracy dla 45.000 marynarzy i robotników okrętowych oraz, że w portach angielskich stoi bezczynnie na kotwicach przeszło 2.500.000 ton brutto angielskiej marynarki handlowej.

„Zeppelin" o „Nautilusie"

Komendant znanego sterowca niemiecmieckiego „Graf Zeppelin" — dr. Eckener oświadczył przedstawicielom prasy niemieckiej i angielskiej, że nie spodziewa się, aby uszkodzona łódź podwodna Wilkinsa „Nautilus II" mogła być naprawiona w terminie, który umożliwiłby odbycie zamierzonej podróży do bieguna Północnego w czasie, w którym znaleźć się ma na biegunie sterowiec.

Dr. Eckener wątpi zatem, aby łódź dotrzymała słowa sterowcowi i stawiła się na „randkę" wśród naprawdę zacisznych alei lodowych w stolicy bieguna — polu Magnetycznem.

Udział Ameryki w walce z kryzysem morskim

Biuro Badań Naukowych Urzędu Morskiego Stanów Zjedn., podaje, że w walce z kryzysem w transporcie morskim, Stany Zjedn. wycofały z kursu w ciągu ubiegłych lat 10-ciu tonaż dwa razy większy od wybudowanego w tym okresie. Razem wycofano około półtora miljona ton brutto, a wybudowano około 800.000 ton brutto floty handlowej, składającej się z 70 jednostek. Zbudowano zatem w ciągu roku roboczego przeciętnie 8 jednostek.

Utrudnienia dla przyjeżdżających do Angoli

Władze portugalskie w Angoli wydały nowe przepisy imigracyjne, które w znacznym stopniu utrudniają przyjazd do Angoli ludzi nawet przeciętnie zamożnych.

Przepisy stanowią, iż każdy imigrant — głowa rodziny, winien złożyć w depozycie przy wjeździe do Angoli w urzędzie portowym 40 funt. szterl. za siebie oraz po 20 funt. szterl. za każdego towarzyszącego mu członka rodziny na koszty powrotnej podróży do kraju, jeśli rodzina nie będzie mogła znaleźć w Angoli dostatecznych środków utrzymania.

Sumy depozytowe podlegają zwrotowi albo przy ostatecznem dobrowolnem opuszczeniu kolonji, albo po nabyciu obywatelstwa portugalskiego, wreszcie będą wydane spadkobiercom w wypadku śmierci depozytarjusza.

Prócz tego każdy mężczyzna ponad lat 16 oraz pełnoletnia kobieta obowiązani są składać rocznie określoną sumę pieniędzy za prawo pobytu w Angoli, pieniądze te ulegają zwrotowi dopiero po 5-letnim pobycie w kolonji.

Zarządzenia te, jak narazie, wyłączają prawie liczniejszą emigrację osób z Polski do Angoli. Wyjazd do tego kraju staje się kosztowną imprezą, na którą pozwolić sobie mogą ludzie jak na nasze stosunki bardzo zamożni.

Każdy z nas pamięta dobrze, te niezapomniane chwile, z dziecięcych, bezpowrotnych lat, kiedy szarym zmierzchem przytulony do kolan matki, czasem babuni, lub niańki, słuchał z zapartym oddechem i z szeroko otwartemi oczami, jakiejś cudownej bajki. I po latach, nieraz wydaje się, że słyszy się dobry, znajomy głos:

„I wsiadła królewna na srebrny, ze złotemi wiosłami, okręt i długo, długo płynęła przez lazurowe morze, do koralowej wyspy — gdzie oczekiwał na nią czarnooki królewicz. Kiedy tak płynęli, wynurzył się z głębiny potężny król Rozgwiazd, i władca olbrzymmiego państwa na dnie morza i ujrzawszy królewnę zakochał się momentalnie w królewnie. Wezwał olbrzymią rybę i kazał jej porwać królewnę. Ryba podpłynęła do okrętu i uderzyła weń ogonem tak silnie, że okręt wywrócił się się i wszyscy wpadli do morza. Inne ryby pozjadały wszystkich majtków, a jedna z nich, posadziwszy sobie królewnę na grzbiecie, popłynęła szybko do pałacu króla Rozgwiazda...“

Bajka z dziecinnych lat.

Lecz niejednokrotnie tak się zdarza, że życie wykazuje więcej fantazji od najdziwniejszej bajki.

Potwory, przewracające okręty, naturalnie, że nie dzisiejsze stalowe pancerniki, lecz spacerowe jachty, czy też rybackie łodzie, nie są wymysłem autorów bajek, lecz żyją w głębinach mórz południowych i ważą tysiące kilogramów.

Pisze o nich rybołówca—amator F. A. Mitchell Hedges, który przed kilku laty dokonał niezwykle ciekawej wyprawy na morza południowe i wrażenia swoje zebrał w książce p. t. „Polowanie na potory morskie“, która ukazało się niedawno wdoskonałym przekładzie Jerzego Rychlińskiego, a w wytwornem, luksusowem nawet wydaniu zasłużonej firmy „Wydawnictwo Polskie R. Wegnera w Poznaniu“.



Przy pełnym wietrze. Regaty morskie jachtów angielskich

Autora, amatora rybaka, już oddawna pociągała tajemnica głębin morskich. Opierając się na studjach geologiczno-paleontologicznych, doszedł do w niosku, jak się potem okazało, słusznego, że na dnach morskich żyją potwory i kolosy zupełnie nieznane, a stanowiące formy przejściowe między gadem, rybą i ssakiem, odkrycie które uzupełniałoby niejedno brakujące ogniwo w historji rozwoju życia organicznego na ziemi.

Korzystając z pomocy finansowej przyrodniczki angielskiej lady Richmond Brown, odbył wyprawę na morze Karaibskie i w okolice Oceanu Spokojnego, aby choć częściowo zbadać tajemnice jego głębin. W ten sposób powstała jedna z najfantystyczniejszych książek, jakie zna literatura świata — tem ciekawsza i godniejsza uwagi, że prawdziwa.

Hedges podzielił swoją wyprawę na dwa okresy. W pierwszym, zajął się połowem rekinów — wdrugim raj. Zebrane przezeń obserwacje i uwagi zakrawają chwilami na fantazję, lecz autentyczność ich stwierdza dokument najwiarogodniejszy — klisza fotograficzna. W ciągu kilkumiesięcy niejednokrotnie narażając się na śmierć, lub kalectwo, walcząc wprost z nieludzkiemi wysiłkami, złowił kilkaset rekinów, z których największy ważył 1460 funtów! Dość często zdarzało się przytem, że na obezwładnienie takiego potwora potrzeba było paru godzin czasu, a jachtowi niejednokrotnie groziło zatonięcie.

Przy sposobności Hedges dokonał mnóstwa ciekawych obserwacji, dotyczących życia tych potworów, ich obyczajów, zalotów, walk i wreszcie żarłoczności, dementując w ten sposób mnóstwo fałszów, usankcjonowanych dotychczas przez naukę. A propos żarłoczności rekina. Hedges w jamach brzusznych niektórych złowionych przez siebie okazów, znajdował po 300 funtów ryb. Zaiste apetyt jakim mało kto poszczycić się może.

Szczegóły, dotyczące rai, jakie zdołał zebrać autor, mają charakter jeszcze bardziej rewelacyjny. Hedges, który łowił raje, dochodzące do 5700 funtów wagi, uważa je za największe znane człowiekowi kolosy głębin

morskich, nie wykluczając zupełnie możliwości, że w oceanach zamieszkiwać mogą twory jeszcze większe, o jakich niema się najmniejszego pojęcia i wyobrażenia.

Książka Hedgesa, porywa swoją bezpośredniością. Nie pisał jej ani literat, ani tembardziej uczony, lecz składają się na nią notatki entuzjazty, który gromadził je pod świeżem wrażeniem, dla którego wyprawa miała znaczenie nietyle naukowe, ile czysto wewnętrzne, jako konieczność zaspokojenia pewnej pasji. A mimo to zdradza rasowego i wrażliwego pisarza, kochającego przyrodę, umiejącego odczuwać jej piękno, jej najwyższą i najdostojniejszą mądrość, oraz potęgę. Opisy nocy letnich spędzanych na Pacyfiku, burz podzwrotnikowych—to obrazy jakich nie powstydziłby się niejeden powieściopisarz. Charakterystycznem jest, że Hedges, mimo, że jest anglikiem, nie entuzjazmuje się cywilizacją i wyższością człowieka białego — przeciwnie umie dojrzeć wszystkie ujemne cechy i ich deprymujący wpływ rozwojowy.

Wszyscy miłośnicy przyrody, znajdą w książce Hidgesa skarbnicę nowych i niezwykłych wrażeń. Będą mogli uczynić jeden krok naprzód na drodze do rozwiązania tajemnic natury, najfantastyczniejszej i najdziwniejszej twórczyni doskonałego piękna. Z kart „Polowanie na potwory morskie", płynie czar niefałszowanej literacko egzotyki, daleki wiew mórz południowych, przeżycie którego, upaja jak haszysz i budzi jeszcze silniejsze pragnienie badania zaczarowanego świata głębin morskich, które zawierają w sobie miljony jeszcze zagadek i dziwów.

I kto wie, czy kiedykolwiek wybije godzina poznania tych tajemnic. Bo oceany są światem — podobnym do wieczności. Nie miały swego początku i kresu mieć nie będą.

JAN SOKOLICZ WROCZYŃSKI

Okręt z dziurą wielkości tramwaju

Wskutek zderzenia podczas mgły nocnej w kanale La Manche, parowiec amerykański „Wytheville", o pojemności 6.100 ton został silnie uszkodzony przez naftowy parowiec francuski „Rhea".

Statek francuski wpadł d ziobem na bok statku amerykańskiego, w którym wybił dziurę rozmiarów dostatecznych dla przejścia normalnego wozu tramwajowego. Na szczęście, uszkodzenie znalazło się powyżej wody, dzięki czemu „Wytheville" mógł przyjść o własnych siłach do doków w Southampton.

Wskutek silnego zderzenia, na parowcu francuskim zginął jeden marynarz. Statek francuski przyszedł do Dunkierki.





Okruchy dawnej potęgi.
Niemieckie okręty wojenne wystawione na sprzedaż

Polityczny zlot kobiet angielskich i sprawa zbrojeń morskich

W Aberdeen, pięknem mieście szkockiem, odbyły kobiety angielskie różnych poglądów politycznych i społecznych wielki wiec, na którym zastanawiano się nad okropnościami wojny, przypominając sobie śmierć i zagładę, jakie siała wszędzie ostatnia wojna światowa.

Po kilkugodzinnych rozważaniach na oba tematy, delegatki Rady Narodowej Kobiet powzięły rezolucję treści następującej:

„Zebrane postanawiają pobudzić całe społeczeństwo do czynu zbiorowego, którym ma być wytworzenie wszędzie atmosfery pokojowej tak, aby Światowa Konferencja Rozbrojeniowa dała natychmiastowe przejście całego świata do czynnego zmniejszenia zbrojeń, na lądzie, morzu i w powietrzu".

Wprawdzie do wniosku tego zgłoszono później poprawkę, zwracającą uwagę, że Wielka Brytanja, która uczyniła już wiele i więcej od innych państw w dziedzinie zmniejszenia swych zbrojeń na morzu, dalszą redukcję przeprowadzić może dopiero po odpowiedniem rozbrojeniu się innych. Rezolucję, jako patrjotyczną i wyrażającą troskę o potęgę morską Imperjum Brytyjskiego, przyjęto gromkiemi oklaskami, ale w głosowaniu rezolucja otrzymała tylko 1/3 głosów obecnych, a więc przepadła.

Głosowanie nad rezolucją poprzedziły liczne przemówienia, malujące przyszłość w szkarłatnoczarnych barwach krwi, śmierci i upadku moralnego całego świata. Katastrofę mogą odwrócić jedynie kobiety, gdyż, jak oświadczyła w płomiennem swem przemówieniu autorka rezolucji, delegatka Londynu p. George Morgan:

„Jeśli my kobiety, które oglądałyśmy okropności ostatniej wojny światowej nie spełnimy w dobie rosnącego kryzysu światowego swego posłannictwa dziejowego, orędowniczek pokoju i miłości — któż będzie w stanie to uczynić?".

„Europa wydaje rocznie na zbrojenia 4.400.000 dolarów. Wydatki na zbrojenia jednej tylko Wielkiej Brytanji wynoszą 1.000 dolarów na minutę. Co za szaleństwo popełnia świat w dobie obecnej katastrofy gospodarczej".

Inna z delegatek mis Patterson z Dorsetshire, która wniosła poprawkę, tak ujęła swój pogląd na sprawę:

„Niesłusznie powszechnie mniema się, że Imperjum Brytyjskie nie uczyniło nic w kierunku rozbrojenia, albowiem Wielka Brytanja pierwsza, nie oglądając się na inne państwa, zmniejszyła znacznie liczebność swych okrętów wojennych. Nie chcę, aby mówiono, że kobiety angielskie, choćby mimowolnie przyczyniać się miały do osłabienia Imperjum Brytyjskiego".

„Nasza marynarka wojenna nie może ulec dalszej redukcji, gdyż jest to organizacja podstawowa obrony państwa a nie dezorganizacja obrony. W kierunku dalszego rozbrojenia iść nie możemy zwłaszcza, że „Sowiety prawie o 200 proc. pomnożyły stan swych zbrojeń; Italja o 30 proc.; Stany Zjednoczone o 28 proc.; a Francja — co należy tłomaczyć wyjątkową pozycją tego państwa o 110 proc.".

„Katastrofą dla świata cywilizowanego byłoby — oświadczyła inna delegatka p. Higgs z Oldham — gdyby kobiety mogły zajmować inne w tej sprawie stanowiska, jak wibitnie pacyfistyczne".

Po tem oświadczeniu wstała



„Duch pokojowy" w Niemczech jest starannie pielęgnowany...

miss Kate Edmunds z Portsmouth, uzupełniając myśli poprzedniczki uwagą następującą:

„Chciałybyśmy głosować jednomyślnie za rezolucją, jednak mara Czerwonej Rosji, zbrojącej się całkiem otwarcie i gwałtownie, zmusza nas do zastanowienia się głębszego i oddania głosu za poprawką“.

Kobiety zebrane w Aberdeen postanowiły jednak działać energicznie w kierunku szerzenia ducha pokoju w całym świecie, przedewszystkiem przez kobiety, zasiadające w angielskiej Izbie Gmin, w parlamentach dominjów i państw obcych.

Zaznaczyć należy, że wiadomości zebranych pań przemawiających w Aberdeen o zbrojeniach niemieckich były dość skąpe i przestarzałe, przytem wypowiadane z dużą rezerwą.

Połączenie okrętowe Hamburga z Hull

Pomiędzy dwoma towarzystwami, biorącemi udział w żegludze Hamburga z Anglją, a mianowicie między Roland-Linie A. G. Bremen, zastępowanej w Hamburgu przez D. Fuhrmann, Nissle & Günther Nflg. i Ellermann's-Wilson Line (agent w Hamburgu Ellermann's-Wilson Line, Hamburger Agentur G. m. b. H.) nastąpiło porozumienie w sprawie regularnych połączeń Hamturg-Hull i viceversa.

Okręty obu towarzystw do Hull będą załadowywane przy tym samym bulwarze, co ma o tyle znaczenie, że towar, który dostarczono koleją w środę za późno będzie mógł być wysłany bez przewozów w porcie w sobotę tego samego tygodnia.

Czas podróży okrętów obu towarzystw wynosi z Hamburgu do Hull ca półtora dnia.

Stawki frachtowe w Niemczech

Stawki frachtowe morskie w obrotach Niemiec wykazują w kwietniu 1931 roku według „Wirtschaft und Statistik“ dalszą tendencję zniżkową w stosunku do marca b. r. o 1,5 proc., a indeks ich wynosi w kwietniu 85,7 (1913 —100). Szczególnie spadł indeks grupy wywozu pozaeuropejskiego, gdyż o 9,2 proc. w stosunku do marca b. r. i grupy europejskiego przywozu o 2,5 proc.

Znaczny spadek stawek w wywozie Niemiec poza Europę, należy tłomaczyć tem, że niemieckie towarzystwa prowadzą przeważnie żeglugę regularną i należą do konferencyj, które były zmuszone do znacznych zniżek frachtów na szereg towarów przez linje niebiorące udziału w odnośnych konferencjach. Naprzykład z tego powodu zniżyły konferencje stawki na maszyny do Japonji i Chin o 27 proc., a do La Platy o 18 proc. na papier.

Indeks grupy przywozu z poza Europy wzrósł o 0,6 proc. — wzrosły stawki frachtowe na pszenicę i kukurydzę z Argentyny i na ryż oraz nasiona soja z Indji.

Charakterystyczną jest znaczna zniżka cyfr indeksu w obrotach pozaeuropejskich w stosunku do kwietnia ub. r., a odnośne dane dla żeglugi różnych części świata z Niemcami przedstawiają się następująco:

	kwiecień	
	1931 r.	1930 r.
Ameryka Połud.—Niemcy	103,8	91,6
Ameryka Półn. — „	71,6	99,7
Afryka — „	90,0	88,5
Azja — „	82,6	59,1

Jak z powyższych danych wynika zniżka tej grupy indeksu została spowodowana wyłącznie spadkiem stawek frachtowych w żegludze między Ameryką a Niemcami.

„Pokojowe strzały” na Yang-Tse

Z Pekinu donoszą, że statki cudzoziemskie, pływające po rzece Yang-Tse, narażane są ciągle na ostrzeliwanie z wybrzeży. Ostatnio, pod obstrzałem powyżej I-Czang, znalazła się kanonierka brytyjska.

Następnego dnia Chińczycy ostrzeliwali parowiec amerykański. Wedle źródeł chińskich, strzelał oddział zrewoltowanych żołnierzy armji narodowej. Dla uspokojenia wojowniczych Chińczyków wysłano oddział karny z I-Czang.

Wskutek strzałów nikt z Amerykanów lub Anglików nie ucierpiał, natomiast ranny jest Chińczyk z załogi parowca amerykańskiego.

Uratowana załoga Trawlera

Jak donoszą z Reykjavik przez Londyn, trawler brytyjski „Lord Beaconsfield“ wpadł na mieliznę u południowego wybrzeża Islandji.

Silna fala groziła rozbiciem statku. Z pomocą zagrożonej załodze pospieszyli okoliczni farmerzy, którzy po całonocnej walce z żywiołem, zdołali przewieźć wszystkich marynarzy trawlera na ląd.

Komunikacja ze światem
Z GDYNI i GDAŃSKA

Do Ameryki Północnej.

Z Gdyni odchodzą statki Polsko-Transatlantyckiego Tow. Okr.

do N.-Yorku i Halifaxu	29.7	S/S Kościuszko
„ „ „ „	12.8	„ Pułaski
„ „ „ „	21.8	„ Polonia
„ „ „ „	31.8	„ Kościuszko
„ „ „ „	16.9	„ Pułaski
„ „ „ „	21.10	„ Pułaski
„ „ „ „	23.11	„ Pułaski

Do Ameryki Południowej.

Z Gdyni, Gdańska odchodzą statki Tow. Finland Syd Amerika Lin.

do Rio de Janeiro, Santos i Buenos Aires

pocz. lipca	Par. Bore VIII
„ sierp.	„ Herakles
„ wrześ.	„ Mercator

Do Anglji.

Z Gdyni odchodzą statki Tow. United Baltic Corp.

do Londynu	16. 7	S/S Baltavia
„ „	30. 7	„ „
„ „	13. 8	„ „
„ „	27. 8	„ „
„ „	10. 9	„ „
„ „	24. 9	„ „
„ „	8.10	„ „

Do portów Bałtyckich

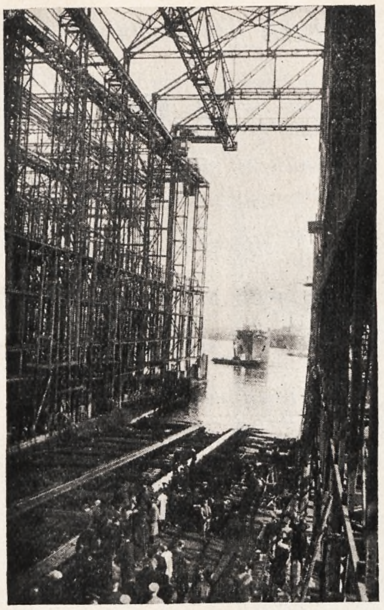
Z Gdyni odchodzą statki P. P. Żegluga Polska.

do Talina i Helsinki	11.7	S/S Poseidon
„ „ „	18.7	„ Chorzów
„ „ „	25.7	„ Poseiden
„ Rygi i Lipawy	18.7	„ Tczew
„ „ „	1.8	„ „
„ „ „	15.8	„ „

Do portów Bliskiego Wschodu.

Z Gdyni, z Gdańska odchodzą statki Tow. Svenska Orient Lin.

do Aleksandrji, Beirutu, Pireusu, Stambułu i Konstancy	11.7	M/S Hemland
do Algieru, Aleksandrji, Beirutu, Pireusu i Stambułu	23.7	M/S Erland



Niemiecki okręt handlowy „Prenssen" po spuszczeniu na wodę w Szczecinie

Projekt zużytkowania unieruchomionego w Hamburgu tonażu

Podczas gdy w kwietniu i maju znacznie zmniejszyła się w Hamburgu ilość okrętów bez zatrudnienia, to w ostatnich tygodniach uległo położenie pogorszeniu.

Tonaż unieruchomionych w Hamburgu okrętów wynosi ok. 270.000 ton, z tego na flotę niemiecką przypada przeszło 200.000 ton.

Celem uruchomienia nieczynnych okrętów usiłuje Hamburg Amerika Linie rozszerzyć połączenia linji już istniejących. Mianowicie towarzystwo to rozszerza już istniejące linje do Brazylji środkowej i Ameryki Środkowej przez nową linję z Rio de Janeiro i Santos do Houstonu i New Orleanu.

Przez utworzenie tej nowej linji podróż odnośnych okrętów będzie się odbywała następująco: z Hamburga i Antwerpji do Rio de Janeiro i Santos, a z tych portów z nowym ładunkiem do portów Golfu. Stąd podróż będzie kontynuowana do Ameryki Środkowej i z powrotem do Antwerpji i Hamburga.

W pierwszą tego rodzaju podróż wyruszył z Hammburga, dnia 27 czerwca, okręt „Phrygia". Dalsze odjazdy mają następować w okresach 1 miesięcznych.

Ruch portowy w Hamburgu

Ruch okrętowy 5 konkurencyjnych portów Morza Północnego za 5 miesięcy 1931 i 1930 roku przedstawiał się w NRT następująco:

	5 mies. 1931 r.	5 mies. 1930 r.		
Hamburg	8.587.251	9,247.180	zniż.	659.929
Antwerpja	7.852.187	8.085.978	„	253.800
Rotterdam	7.293,580	8,438.865	„	1.145.285
Nieuwe Water.	9.354.098	10,313,155	„	959.057
Brema	2,685.209	2.867.705	„	182.496

W porównaniu z kwietniem 1930 roku, w tym samym miesiącu b. r. ujawnia się znaczny spadek obrotów Hamburga wszelkiego rodzaju nawozami; trzykrotnie zmalały obroty grochem i fasolą, a tę samą tendencję wykazywał przywóz i wywóz benzyny. Zmalał przywóz jelit oraz trzykrotnie drzewa.

Eksport cementu spadł z 25.077 do 6.474 ton — większe ilości wywieziono do Chile i nieco do Norwegji. Eksport jaj wykazuje zniżkę o ca 45 proc. Wzrosły obroty skórami przez zwiększenie się przywozu z Argentyny i Brazylji, a wywozu do portów bałtyckich. Wywóz ziemniaków wzrósł z 423 do 36.833 ton, które kierowano do Anglji (34.965 t.), Francji i Danji (w dużej mierze są to ziemniaki pochodzenia polskiego).

Wzrósł wywóz wagonów kolejowych (przeważnie do Chile) i lokomotyw do Chin, Brazylji i Afryki. Tendencje zwyżkowe wykazywał także eksport szkła oraz cukru, a także import cynku.

Wpływ transportu morskiego na jakość polskiego eksportu

Ze sprawozdań Delegata P. I. E. w Londynie wynika, że w drugiej połowie czerwca r. b. jakość polskiego bekonu, nadchodzącego do Anglji poprawiła się bardzo znacznie. Okazuje się, że zaprowadzenie drugiego statku przez oba Towarzystwa Okrętowe przewożące polskie bekony do Anglji było bardzo na czasie.

Bekony są dobrze chłodzone, nie nadchodzą — jak dotąd — w stanie zgniecionym i czynią doskonałe wrażenie na odbiorcach.

Lekarz weterynaryjny angielski, przeprowadzający kontrolę sanitarną towaru przy wyładowaniu, podkreśla specjalnie dobry wygląd bekonów polskich i twierdzi, że możnaby już wystąpić do rządu angielskiego o zniesienie dodatkowej kontroli przy wyładunku, t. j. zarządać, aby zaświadczeczenia weterynaryjne polskie — jak to się dzieje przy bekonach nadchodzących do Anglji z Danji i innych krajów skandynawskich — stanowiły dostateczny dowód zdrowotności i należytego przygotowania towaru.

Poziom cen nie uległ poprawie, jednak należy to przypisać znacznym, nagromadzonym w chłodniach londyńskich, zapasom bekonów duńskich.



W Kielu prócz całych okrętów mają Niemcy do sprzedania wiele części i złomu. Oto olbrzymie kotwice oczekujące na nabywcę

LOGOGRYF

Motto

Nie damy ziemi skąd nasz ród!...

M. Konopnicka, „Rota“.

Gdy widzę *pierwszy* statku, hen, na [nieboskłonie,
Rodzima *siedemnasta* gdy na nim powie- [wa,
Kiedy płynąc w dal polskich wód, prze- [mierza tonie,
Dwudzieste wciąż Bałtyku pierś, *drugie* [zalewa
Łza radości i dumy... Chwytam *osiem-* [*nasty*
Pełen przedniej małmazji i wznoszę wi- [waty:
„Niechaj sławę rozgłasza polski *dzie-* [*wietnasty*
Niosąc *dwudziestądrugą* floty w całe [światy!“
Niby perski *dwunasty* chciałby czynić [czary,
Trzynasty licząc w ręku — pacierz po [pacierzu,
By flota polska rosła w potęgę bez [miary,
By na niej płynął zawsze rycerz przy [rycerzu!
Bywają jeszcze w świecie, dziś *dwu-* [*dziesćipierwsi,*
Co w rozrost naszej siły na morzu nie [wierzą,
Tym odpowiedź krzykniemy, kiedyś z [całej piersi,
Gdy się u brzegów naszych z polską [flotą zmierzą. —
Że chcą nam włożyć *trzeci,* pozbawić [nas morza,
Czternastą ścisnąć mocno, aż do tchu [zaparcia,
Że w rękach wrogów czeka na nas [wciąż obroża,
Że *czwarta* wraża dąży do zbrojnego [starcia,
To widzimy... nie *piąty* to lecz prawda [naga!...
Dziewiąty: być silnymi na morzu i suszy,
Dziesiąte znamy co to kłam, intryga, [blaga,
Które w sąsiadów czarnej wciąż panu- [ją duszy. —
Siódme nasze pokaże wrogom dookoła,
Że chociaż jak *szesnasty* dmą się tak [i puszą,
To nic jedności naszej rozkruszyć nie [zdoła,
Skapitulować przed nią ich zakusy mu- [szą. —
O! natchnijcie nas siłą narodu *piętnaści,*
By każdy *jedenasty* pokonać sąsiadów,
By pamięć o nich kiedyś zginęła w [przepaści,
By wspominała wreszcie, jak o syku [gadów! —

— — —

Jak *szósty* gromowładny rzucałbym [pioruny
Na tych co świat chcą pławić wciąż [w wojen zamęcie,
Błyskawicą bym palił mojej lutni struny,
By głos mój było słychać w niebios [firmamencie,
Bo nie chcę by, na *ósmy* wrzeszczących [w pustyni,
Echo mych słów ginęło w zefirów po- [dmuchu,
Lecz by murem stanęło u wrót morza— [Gdyni —
I by flota wciąż rosła na sile i duchu!

— — —

Teraz zaś *oba krańce podanych słów* [*treści*
*Od góry aż do dołu**) (w wyrazów [kolei)
Przeczytajcie — kto ciekaw jaki sens [się mieści
A ręczę, że się samo zdanie łatwo sklei.

Henryk Pianowski

*) T. j. pierwsze i ostatnie litery rozwiązanych wyrazów dadzą właściwe zdanie logogryfu.

Zgłoski logogryfu

a, ar, ban, ca, ces, chan, choć, de, der, dłub, dyk, eks, eks, fo, ge, gno, go, ha, i, in, jąc, ju, ka, ko, ła, łu, mę, mont, nad, nau, nek, niec, nju, o, ob, ob, pan, pi, ra, ra, ran, raz, ręcz; ros, ró, ryzm, słę, stra, stwo, sze, ta, ter, to, tru, tu, wisz, za, żą.

* * *

Rozwiązania niniejszego logogryfu nadsyłać należy pod adresem redakcji do dn. 20 lipca b. r.

Rozwiązanie szarady z Nr. 7

„Gdy-nia Ge-da-nji tak za-bi-ła kli-na,
Że pru-sak pie-ni się i pluć po-czy-na“

Nagrody za dobre rozwiązanie przyznano pp.: Stefanowi Daszkiewiczowi i Włodzimierzowi Kołodko z Warszawy, oraz p. Cz. Bończa — Pióro z Wyliny — Ruś. — Po za nagrodzonymi nadeszło jeszcze dobre rozwiązanie od p. Antoniego Janczura z Pińska.

Rozwiązanie zadania z Nr. 6/7

Morze Polskie

Po wyjściu Nr. 7-go nadeszły następujące rozwiązania z Nr. 5/6 — pp.: Konstanty Łapiński z Warszawy, oraz pp.: Teofil Szopiński z Kielc, Antoni Janczur z Pińska, Czesław Ricka z Solca kuj. i Michał Osada z Grzybek.

Ofiary nadesłane do działu zadań

P. Antoni Janczur z Pińska na okręt „Dar Warszawy“ — złotych 2.— (dwa).



Bonzio przy pracy

SILNA FLOTA TO POTĘGA PAŃSTWA i dobrobyt obywateli

Zapisz się na członka Kom. Floty Narodowej wkładka tylko **1 złoty**

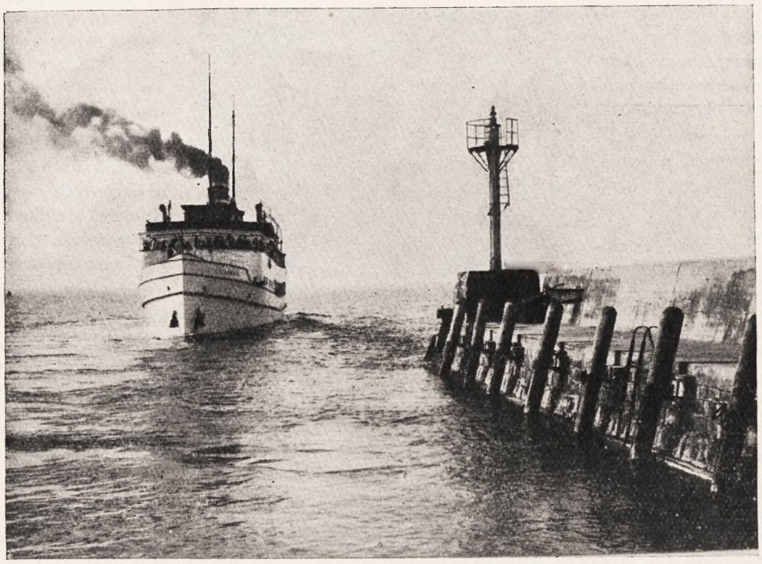
Obowiązkiem każdego dobrego obywatela kraju jest czynne popieranie idei Kom. Fl. Nar.

Eksperymenty Naukowego Instytutu Rybackiego

Naukowy Instytut Rybacki w Nowym Yorku prowadzi badania nad obecnością witamin w morskich organizmach roślinnych i zwierzęcych. Kierunek tych badań nauki marynistycznej nie jest nowy; nauka bowiem oddawna już spogląda ku morzu, jako źródłu potrzebnych witamin i olbrzymiemu rezerwoarowi żywnościowemu.

Usiłowania w tym kierunku podyktowane są niewątpliwie troską o przyszłość, zapowiadającą przeludnienie kuli ziemskiej,. Instytut Naukowy posunął sprawę badań o tyle dalej od innych, że stwierdził już obecność witamin w morskich organizmach zwierzęcych nadających się bezpośrednio lub pośrednio do spożycia przez człowieka.

Badania wykazały obecność witamin również w produktach pochodzących od zwierząt domowych, karmionych przetworami z ryb.



Gdańsk przed portem w Helu

Stwierdzono naprzykład, że mleko krowie, zawierające normalnie, w zależności od paszy, dużo witamin „A" (antioftalmicznych), średnie ilości witamin „B" (antineurystycznych), a małe i minimalne ilości witamin „C" (antiszkorbutowych), witamin „D" (antirachitycznych) i brak witamin „E", sprzyjających płodności — zawiera zwiększone ilości pierwszych dwuch witamin i znaczne ilości witamin C, D. i E, oraz żelaza i joda, w tych wypadkach, gdy do paszy dodawane są pokarmy, składające się z przetworów roślinnych i zwierzęcych morskich, przedewszystkiem rybnych.

Bonzio ma głos...



Tym razem ja wyręczę Bonzia: przypadkowo, sam będąc zapalonym wędkarzem, siedziałem na brzegu morza obok tych dwóch przyjaciół, łowiących ryby i mimowoli słuchałem ich rozmowy. Tem łatwiej mi to przyszło, że przyjaciele nie dbali o dyskrecję i dzielili się myślami, nie krępując się moją obecnością.

Bonzio. Jakiś kwaśny dziś jesteś. Co ci się stało?

Trybulka. At, nie pytaj. Nie wiedziemi się. Wszystko djabli biorą.

Bonzio. Złapałeś przecie trzy flondry. Na śniadanie wystarczy. Mnie to nie wiedzie się. Ale zato w ubiegłym tygodniu złapałem... ho! ho! (Bonzio filuternie przymrużył lewe oko...)

Trybulka. Cóżeś złapał? zdechłego śledzia?.

Bonzio. Nie, nie śledzia. Bierz wyżej.

Trybulka. Pomuchlę?

Bonzio. Bierz wyżej.

Trybulka. Sztokfisza, węgorza?

Bonzio. Wyżej!

Trybulka. Do djabła! starą ziujdwestkę.

Bonzio. Wie—lo—ry—ba!

Trybulka. Mam słabość do ciebie. Gdyby nie to, strąciłbym Cię do morza. Niechbyś sobie trochę popływał i nauczył się nie kpić ze starych marynarzy.

Bonzio. Nie wierzysz? Pisało nawet o tem w gazetach. Sam czytałem we „Flocie Narodowej".

Daję słowo! Wracaliśmy z Oslo. I ot tak zarzuciłem sobie wędkę — a nuż chwyci. Trzask — prask, naraz rwetes okrutny, burza na morzu! Jest, chwycił! On sam, wieloryb! Wodę ze łba puszczał, niczem holownik pożarowy, a ogonem walił, aż morze spieniło się wkoło. O mało z burty nie spadłem. Ale utrzymałem. Przybiegli marynarze i pomogli.

Trybulka. Jeden dureń łapał...

Bonzio. A drugi słuchał, jak łapie się wieloryby. Uważaj, jeszcze wieloryb chwyci przynętę i spadniesz.

Trybulka. Przestań pyskować. Nie mam ochoty do żartów. Powiadam ci, psie życie.

Bonzio. Psie życie? czegóż chcesz? Moje nie najgorsze. Nic nie robię, czasu mam dużo. Mój pan o mnie pamięta, i zawsze, jak wraca z brzegu przynosi mi ciastko. Bardzo lubię ciastka! Latam po pokładzie i bawię się z marynarzami. Jeden mam tylko obowiązek — przywitać mego pana, kiedy wchodzi na okręt i chodzić wszędzie za nim. Ale ja go bardzo lubię. Szczególnie kiedy robimy inspekcję...

Trybulka. Robimy! Patrzcie go, jaki inspektor.

Bonzio. A tak. Robimy. Marynarze pocichu pytają: Bonziu, a jak tam kapitan? zły dzisiaj bardzo?

A ja im mrugnę, kichnę: schowajcie te worki, teraz pójdziemy do żaglowni, potem do magazynu bosmańskiego, zabierzcie stamtąd kiełbasę, coście wczoraj ze spiżarni przez luminator buchnęli. No i inspekcja gładko idzie.

Trybulka. To moje psie życie, nie twoje.

Bonzio. Kikste, Trybulka?

Trybulka. A ot tak. Powiem ci prawdę, chciałem już osiąść na lądzie. 30 lat włóczę się po morzach. Od maleńkości. Szwagier mój pojechał do Angoli i w Lobito otworzył budkę z wodą sodową. Powiadam ci, te czarne Negry żłopią ją bez opamiętania. Jeden to nawet rozpękł się po połowie od tej wody. Pisał mi szwagier: przyjeżdżaj, dolary i funty same idą do ręki. No i chciałem tam jechać. Masz tobie! Wmieszała się w ten interes jakaś Liga Kolonjalna, no i swoje zrobiła. Teraz już nikogo z naszych nie wpuszczają do Angoli. Djabli wzięli i kolonję, i budkę z wodą sodową.

Bonzio. Ha, na wszystkiem trzeba znać się: i na kolonjach, i na wodzie sodowej. Inaczej cały interes do bani.

(3-1)

DLACZEGO WSZYSCY POWINNI SIĘ LECZYĆ W INOWROCŁAWIU?

Bo przekonawszy się o właściwościach *i działaniu wysokoprocentowej solanki, ługu, oraz borowiny inowrocławskiej* pozbędą się ‚przesądów o„badach“ zagranicznych i dojdą do *przekonania* że Zdrojowisko „Inowrocław“ nie ustępuje w niczem zagranicznym, a solanka nie różni się od „emskiej“ nauhaimskiej, asesbadeńskiej i t. p.

Solanka i ług inowrocławski są głównemi naturalnemi środkami leczniczemi w zakładach zdrojowych Inowrocławia.

Okolica *zdrojowiska* obfituje w bogate pokłady *borowiny,* której kąpiele wskazane są przedewszystkiem *w chorobach kobiecych.*

Solanka, ług i borowina inowrocławska leczą:

1. *Artretyzm,* pedagrę, cukrzycę, otyłość, przewlekłe schorzenia wątroby i gruczołów dokrewnych.

2. *Gościec* stawów i mięśni.

3. *Choroby kobiece* (przewlekłe stany zapalne, niepłodność, niedorozwój i zaburzenia okresu przekwitania).

4. *Choroby dzieci* — skrofulozę, krzywicę skazę limfatyczną i anemję.

5. *Choroby serca* — naczyń krwionośnych — pozlerozę, przewlekłe zapalenia żył.

6. *Pourazowe cierpienia* kości i stawów.

7. *Choroby nerwowe* — porażenia, nerwice, stany odhartowania, zapalenia nerwów i nerwobóle (tubes, ssekias, lumbago).

8. *Zachorzenia dróg oddechowych* — nosa i jam bocznych nosa, gardła migdałów, krtani, oskrzeli, dychawicę oskrzelową rozedną płuc oraz pozostałości po ostrych zapaleniach płuc i opłucnej.

9. *Stany osłabienia* — wyczerpania po ostrych chorobach zakaźnych i niedokrwistość.

Przeciwskazania

Niewyrównane wady serca, choroby ostro, gorączkowe i zaraźliwe, gruźlica, skleroza *silnie* zaawansowana, szczególnie tętnic niesicowych i aorty, charłactwo.

Zakład przyrodo leczniczy posiada: *uziewalnie* (inhalacje) urządzone podług najnowszych wymagań hygjeny i techniki. *Kąpiele elektryczne,* djatermję„ prądy d‘Arsonwala, anomizację, furanyzację galwanizację, masarze aibracyjne.

Kąpiele słonecze i powietrznne z natryskami na dachu.

Leczy światłem lampy kwarcowe solux (duży i mały), lampy Jesionka i inpra-rouge.

Dogodna komunikacja kolejowa, oraz poczta na miejscu.

Zakład posiada — *170 morgowy* park, w którym codziennie odbywają się *koncerty — boiska* dla wszelkiego rodzaju sportu — kino-teatry i t. p.

Pensjonaty i hotele zapewniają nietylko wygodny, ale i wykwintny pobyt — ceny przystępne.

Kuracjuszom, przebywającym w Inowrocławiu przysługuje prawo 50 proc. zniżki kolejowej.

Powiat Inowrocławski.

Zawdzięczając niezwykłej uprzejmości, starosty inowrocławskiego, *pana Władysława Kutznera*, zdołaliśmy *uzyskać nieco* danych o działalności *samorządu powiatowego w Inowrocławiu.*

Powiat inowrocławski jest częścią dawniejszego księstwa Kujawskiego. Obecnie ukształtowanie się powiatu datuje się od r. 1886.

W 1925 r. wydzielono z powiatu miasto Inowrocław, które tworzy samoistną jednostkę administracyjną z prezydentem na czele, o ca 30000 mieszk.

Powiat obejmuje zachodnio-północną część Kujaw, tworząc płaszczyznę, położoną na północo-wschód od Górnej Noteci, poniżej Gopła, dochodzącą do Wisły — na zachód do Torunia.

Miłe dla oka wrażenie robi sama siedziba starostwa otoczona pięknym parkiem. Gmach budowano na wzór zamku w Malborgu z motywami Kujawskimi — wieża wzorowana jest na dawniejszej wieży miejskiej.

Jak nas poinformowano powiat inowrocławski obejmuje przestrzeń 100746 ha o glebie t. z. czarnoziem Kujawski. Obok żyta i jęczmienia, produkuje się głównie buraki cukrowe dla 4-ch znajdujących się w powiecie cukrowni.

Samorząd pracuje usilnie nad podniesieniem hodowli bydła nizinnego czarno-białego, oraz koni typu artyleryjskiego, urządzając częste pokazy i udzielając specjalnych premji.

W powiecie po za cukrowniami istnieją suszarnie buraków, młyny parowe, mleczarnie parowe, fabryka świec w Snienczwie, cegielnia parowa w Michaałowie, oraz gorzelnia. Według ostatniego spisu ludności z roku 1921 powiat posiada 51226 mieszkańców o 85 proc. ludności polskiej.

Administracyjnie podzielony jest na 97 gmin i 91 t. zw. obszarów dworskich, które z biegiem czasu, w celu sprawniejszej działalności i celowości, mają być włączone do poszczególnych gmin. Pozatem do powiatu należy miasto Gniewków *o ca 3500 ludności.*



Kościół w Kościelcu pod Inowrocławiem

Chlubą działalności samorządu jak również wielkim jego dorobkiem jest powiększenie i przebudowanie szpitala, obliczonego na 160 łóżek i urządzonego podług najnowocześniejszych wymagań i zdobyczy wiedzy lekarskiej. —

Ku uczczeniu 10-lecia odrodzenia Polski, jako „żywy pomnik" ufundowany został w Gniewkowie, kosztem 250.000 zł. specjalny gmach, przeznaczony na pomieszczenie opieki nad matką i dzieckiem, przytułku dla opuszczonych dzieci w wieku od 3 do 14 lat, oraz schronisko dla starców i kalek.

Powiat posiada dróg bitych: *80.375* klm. państwowych *23.25 klm. gminnych* 148.46 klm., powiatowych,*8.245 wojewódzkich, oraz 107.196 klm. brukowanych* i 588.356 klm. gminnych nieumocnionych.

Drogi bite naogół b. dobrze konserwowaane. Obecnie wykończa się szosa na północy powiatu, skracająca znacznie drogę Bydgoszcz — Toruń.

Z dziedziny szkolnictwa powiat posiada 71 szkół powszechnych od 1 do klas, oraz szkołę zawodową dla kucia koni ze specjalnym 3 mies. kursem podkownictwa. Kursów takich jest rocznie trzy.

W najbliższym planie pracy samorządu powiatowego jest rozpoczęta już praca meljoracyjna (plany na ukończeniu) oraz zelektryfikowanie powiatu.

Ogólnie ludność powiatu rozumiejąc że, w dzisiejszych ciężkich warunkach gospodarczych, oszczędność i praca nie wystarczają — szuka wyjścia w najważniejszych czynnikach jakimi są wiedza fachowa, wiadomości zawodowe, oraz oświata.

Toteż nauce zawdzięcza tutejszy rolnik swój postęp i rozwój — z nauki czerpać będzie w przyszłości coraz większe zdobycze.

W wskazówkach nauki i postępu widzą swoją przyszłość. —

Budżet samorządu powiatowego na r. 1931/32 wynosi 1.355.554 zł. i 14 gr. z czego przeznaczono:

na drogi	205.564.07
zdrowie publiczne	130.951.65
popieranie rolnictwa	75.983.92

Powiat inowrocławski dumny jest, że z tad pochodzą pisarze polski, Stanisław Przybyszewski, ur. w Łajewie, oraz poeta, Jan Kasprowicz, ur. w Szymborze.

W Kościelcu pow. inowrocławskiego, znajduje się starożytny kościół św. Małgorzaty z XII w., przy którym w 1488 utworzono kolegjum O.O. Misjonarzy. Po stronie południowej mieści się kaplica św. Barbary zbudowana w połowie XVI w., przez włocha Giovanni Battista di Quadro, który budował również ratusz poznański.

W kaplicy spoczywają zwłoki Jana Kościelackiego, wojewody łęczyckiego, oraz syna, Janusza, wojewody sieradzkiego.

Miasto Inowrocław posiada słynne zdrojowisko, o którem piszemy na innem miejscu.



Dom urzędniczy wydziału powiatowego w Inowrocławiu



Fragment szpitala wydziału powiatowego w Inowrocławiu

ZDROJOWISKO INOWROCŁAW

Z przeprowadzonego wywiadu z lekarzem zdrojowiska Dr. med. p. Stanisławem Sroczyńskim dzielę się z czytelnikami garścią szczegółów o samem zdrojowisku i jego niezaprzeczonych zaletach.

Zdrojowisko Inowrocław zawdzięcza swój rozwój odkryciu żup solnych w r. 1855, jednak założenie zakładów zdrojowych nastąpiło dopiero w r. 1873, dzięki staraniom Dr. Zygmunta Wilkońskiego.

Po upływie sześciu lat zakład solankowy nabył Magistrat miasta, — który powziął plan szerokiego rozwoju zdrojowiska. Plan ten poczęto urzeczywistniać dopiero od chwili Odrodzenia się Państwa Polskiego.

Pierwszym etapem rozwoju było wybudowanie gmachu kąpieli solankowych i zastosowanie kąpieli kwaso-węglowych w latach 1919—1922.

W r. 1925 otworzono w specjalnie wybudowanym gmachu kąpiele borowinowe, w kilka lat później urządzono inhalatorjum, a od 1 kwietnia 1930 r. powstały oddziały wodo, oraz elektrolecznicze.

Stężone Solanki inowrocławskie zaliczają się do najsilniejszych na świecie — umożliwiają przystosowanie ką-



Zakład przyrodoleczniczy

pieli solankowych do najróżnorodniejszych chorób.

Z przeprowadzonych analiz solanki w zakładzie chemji lekarskiej Uniwersytetu Poznańskiego, pod kierunkiem profesora Dr. Stefana Dąbrowskiego — litr solanki inowrocławskiej zawiera przy ciężarze właściwym 1.1956 i temp. 18 C — 313.2545 g. części skutych, wykazując obecność następujących katjonów i aujonów: Na — R — Ca — Mg Fe — cl — Br — I — So -- Co — SiO oraz Co (wolny).

Bardzo ważnym czynnikiem leczniczym zdrojowiska jest ług inowrocławski, używany do kąpieli narówni z solanką.

W ługu tym znajduje się duża ilość soli potasowych, magnezowych i siarczanych, którym to solom, a szczególnie polawnym, należy przypisać ogromne znaczenie lecznicze we wszelkich przewlekłych setoneniach stawowych, jak również w setoneniach przemiany materji, zwłaszcza u dzieci.

Zasadniczo działanie kąpieli leczniczych jest bardzo skomplikowane, bowiem ma zastosowanie w najrozmaitszych dolegliwościach organizmu.

Od dłuższego czasu stosuje się so-



Zdrojowisko Inowrocław, kąpiele borowinowe

lankę o stężeniu około 1 proc. do rozcieńczania solanki stężonej. Od sezonu 1930 r. również do zabiegów inhalacyjnych

Wody mineralne, zawierające po większej części chlorek sodu, działają pobudzająco na trawienie, przyspieszają przemianę materji, pobudzają wydzielanie soków żołądkowych, mając jednocześnie wpływ na przemianę ciał białkowych i węglowodanowych.

Stosuje się wody mineralne w przewlekłych nieżytach żołądka i kiszek,



Zakład kąpieli solankowych

w schorzeniach dróg oddechowych, w skazie limfatycznej, osłabieniach i anemjach, oraz w przewlekłych schorzeniach stawowych i dnawych.

Borowina inowrocławska uzupełnia lecznicze działanie kąpieli solankowych, szczególnie w przewlekłych chorobach *stawowych i kobiecych* — posiada w znacznym stopniu właściwość przetrzymywania ciepła i wszelkie inne własności fizyczne.

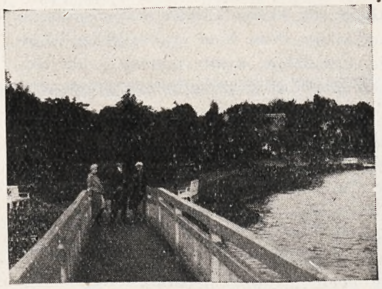
Zdrojowisko „Inowrocław" wstępuje obecnie w nowy okres rozwojowy przez stwierdzenie wysokiej *wartości leczniczej nowego źródła,* jak również przez stwierdzenie znaczenia działania soli potasowych w kąpielach mineralnych.

Na szczególną uwagę zasługują wzorowo *urządzone oddziały wodo-lecznicze,* zaopatrzone w cały szereg przyrządów przegrzewających miejscowych i ogólnych, pomagających w leczeniu poszczególnych narządów ruchu.

Wodolecznictwo leczy przewlekłe schorzenia stawowe.

Stosuje się przegrzewania parowe świetlne z gorącego powietrza i okładów borowinowych.

Zarząd przyrodoleczniczy posiada również oddział elektroterapji, oraz na-



Park zakładowy i staw

świetlań, — jednocześnie kąpiele słoneczne. *Nowością* leczenia zakładu przyrodoleczniczego jest stosowanie *„Emanatorjum", jako jedyna najsilniejsza inhalacja radowa.*

Ostatnimi laty przeprowadzono w dzielnicy willi zdrojowych kilka nowych ulic wyasfaltowano drogę, upiększono miasto, przystosuwując go do celów kuracyjnych, jak również powiększono park zdrojowiskowy.

Jeśli dodam, że Inowrocław posiada szereg willi po europejsku urządzonych gdzie kuracjusz znajdzie stosunkowo tanie i obfite pożywienie jak również, że Zarząd zdrojowiska nie zaniechał stworzenia rozrywek kulturalnych, że dojazd do Inowrocławia jest ze wszystkich dzielnic Polski dogodny, to naprawdę nie należy się dziwić, że społeczeństwo zrozumiało korzyści z pobytu w Inowrocławiu i dlatego chętnie go odwiedza.

M. G.

ZAPISUJCIE SIĘ NA CZŁONKÓW

KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

WKŁADKA 1 ZŁOTY ROCZNIE

Zebrane kwoty na terenie m. st. Warszawy — będą użyte na budowę okrętu wojennego

„DAR WARSZAWY"

Wpłacajcie na konto czekowe P. K. O. Nr. 16080, lub do Biura Stołecznego Komitetu Floty Narodowej **Senatorska 14 (Magistrat)**

„Gdyby jedna szósta ludności Rzeczypospolitej Polskiej składała **1 zł. rocznie** na Flotę Narodową, Bałtyk wkrótce pokryłby się okrętami pod banderą polską".

10-11-y numer czasopisma ukaże się 1-go sierpnia r.b.

Prenumerata miesięczna zł. 2, półroczna zł. 10, roczna zł. 20.

Ceny ogłoszeń 1/1 strona — 1000 zł., 1/2 strony — 550 zł., 1/4 strony — 300 zł., Ogłoszenia w kolorach 25% drożej

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Senatorska 14 (Magistrat), tel. 688-33. Konto P. K. O. 25.333.

Redaktor: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI Wydawca: STOŁECZNY KOMITET FLOTY NARODOWEJ.

Drukowane na papierze firmy: „DAWIDOWICZ, KEMPIŃSKI i S-ka", Spółka Akcyjna Przemysłu i Handlu Papierniczego Warszawa, Chmielna 43, tel. 246-68, 246-69 i 253-56

Zakłady Drukarskie „HELIKON" Warszawa, Elektoralna 25, tel. 778-52.